

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

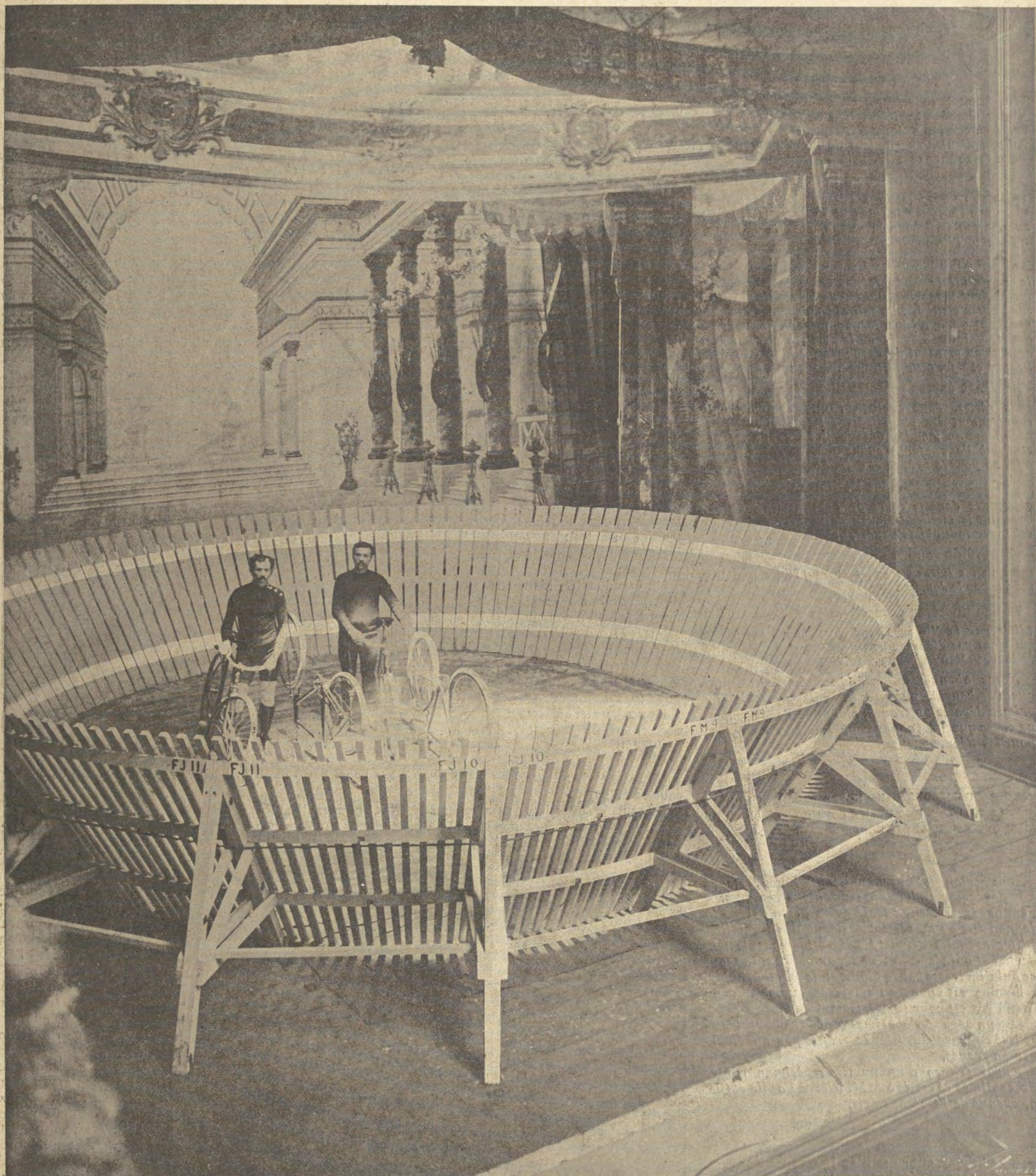
PARIS... Un an 14 fr. ÉDITION DE LUXE
DÉPARTEMENTS — 15 fr. FRANCE. Un an. 30 fr.
ÉTRANGER — 20 fr. ÉTRANGER. — 40 fr.

13 Octobre 1901. — N° 161

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1^{er} Arr^t)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne... 1 fr. 50
LA PAGE 600 fr.
ENCARTAGE. 500 fr.



(Cliché P. Doyé.)

LE PLUS PETIT VÉLODROME DU MONDE

Le record de l'exiguïté, qui était détenu jusqu'ici par la piste cycliste établie il y a deux ans au Nouveau Cirque et qui mesurait 40 mètres, est battu de loin par celle que l'on dresse tous les soirs sur la scène de l'Olympia et qui n'a que 24 mètres (!) de tour. Elle affecte, comme on peut s'en rendre compte par notre photographie, la forme d'un abat-jour renversé. Les parois sont formées de lattes espacées de cinq centimètres. Sur cette piste minuscule, Garin et Lesna se livrent tous les soirs à des matches pour-suites et à des courses contre la montre. Une troupe d'acrobates, les Foot, y fait des exercices à bicyclette et à tandem des plus curieux. Notre photographie représente le vainqueur de Paris-Brest (à droite) et celui de Bordeaux-Paris (à gauche) sur la pelouse (?) de ce lilliputien vélodrome.



Tout nouvel abonné d'un an a droit aux primes gratuites suivantes :

1° Un carton protecteur

permettant de conserver les derniers numéros de la Vie au Grand Air : inscription en lettres d'or, ferrures en cuivre, valeur 3 fr. (pour le port et l'emballage, ajouter au montant de l'abonnement 1 fr. pour la France et 2 fr. pour l'Etranger).

2° Une carte routière de la France

1^m,30 x 1^m,60, établie à l'échelle du 1/800.000^e, valeur 4 fr. (pour le port et l'emballage, ajouter au montant de l'abonnement 1 fr. pour la France et 2 fr. pour l'Etranger).

3° Un abonnement de 3 mois à « Femina »,

la revue idéale de la femme et de la jeune fille, magnifique magazine, illustré de 50 simili-gravures sur papier couché, très joli cadeau que nos abonnés pourront offrir à leurs femme, mère, fille, sœur ou amies, valeur 3 fr. (pour le port et l'enchemisage, ajouter au montant de l'abonnement 1 fr. pour la France et 2 fr. pour l'Etranger).

4° Vingt cartes postales illustrées,

en 2 séries, l'une cycliste, l'autre automobile, et représentant les vingt plus célèbres cyclistes et chauffeurs du monde, valeur 2 fr. (pour le port et l'emballage, ajouter au montant de l'abonnement 0 fr. 25 pour la France et 0 fr. 50 pour l'Etranger).

5° Cent mots dans les Petites Annonces,

à prendre dans le cours de l'abonnement, ce qui constitue le meilleur moyen de vendre, acheter ou échanger tout objet de sport, valeur 7 fr. 50.

6° 50/0 de remise

sur tous les livres de sport et les primes sportives vendus par le Journal.

7° Les numéros exceptionnels

édités par la Vie au Grand Air, chaque année, et qui n'ont pas été moindres de deux par an jusqu'à ce jour, valeur minima 1 fr. 50.

Notre abonnement est donc, en réalité, plus que remboursé, puisque la valeur totale des primes dépasse 20 francs, alors que l'abonnement ne coûte que 14 francs pour Paris et 15 francs pour les départements.



NOUS PUBLIERONS DANS NOTRE PROCHAIN NUMÉRO LA SOLUTION DE NOTRE « CONCOURS D'HONNEUR » AINSI QUE LES NOMS DES HEUREUX LAURÉATS.



Nous serions très reconnaissants à nos lecteurs de recommander dans leur entourage féminin Femina, la « Revue Idéale de la Femme et de la Jeune Fille » ; la véritable Revue de la famille, éditée avec les derniers perfectionnements modernes et qui tient la Femme au courant de tout ce qui l'intéresse par la plume et la photographie.

Femina est pour la Femme ce que la Vie au Grand Air est pour le sportsman.

Le numéro 50 centimes ; abonnement (remboursé en marchandises) 12 francs par an ; étranger 20 francs.

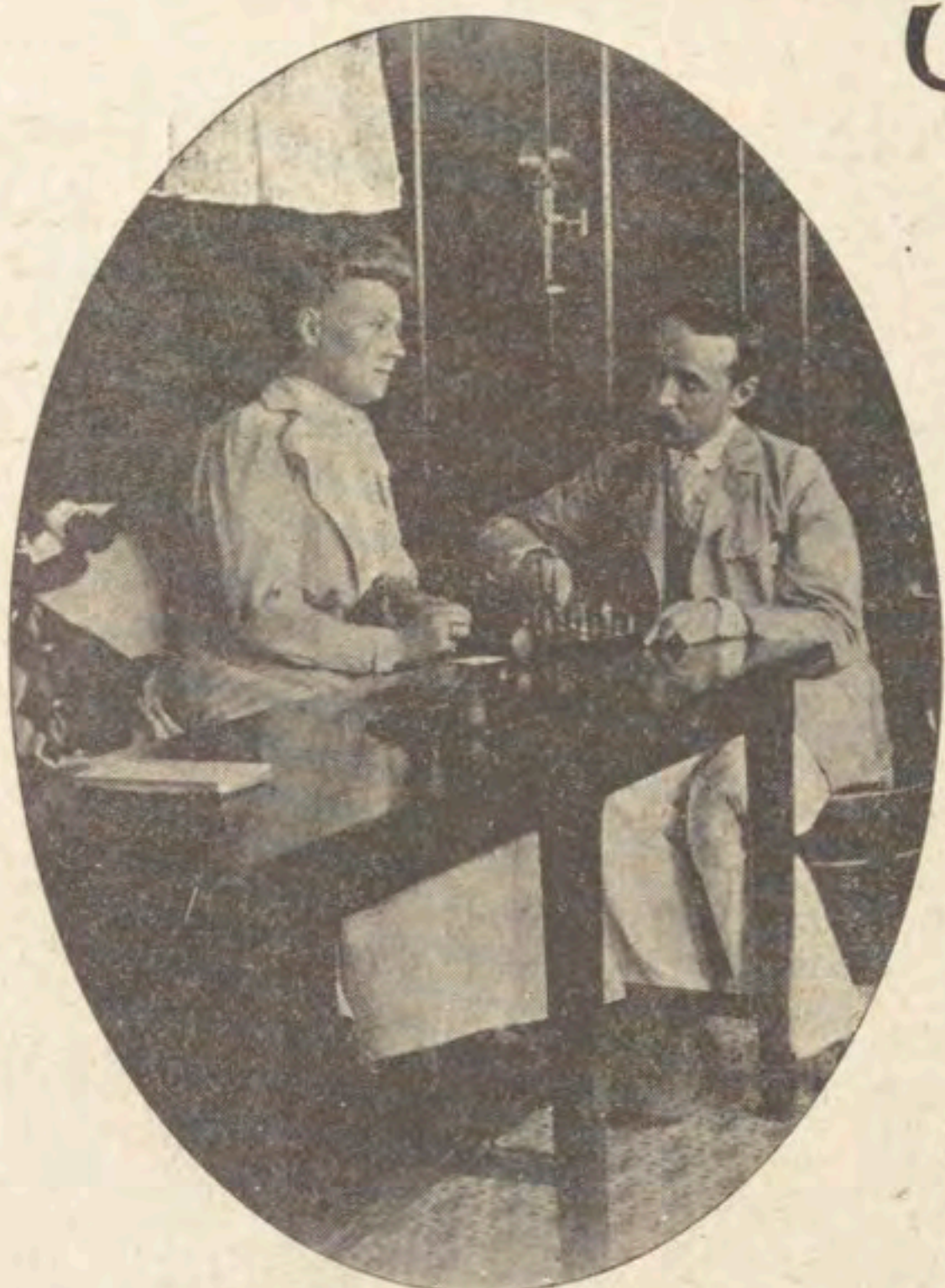
Envoi franco d'un numéro spécimen contre 50 centimes adressés à MM. Pierre Lafitte et Cie, 9, avenue de l'Opéra, Paris.



Le « Charlemont » est bien le meilleur exerciseur connu. C'est un « faiseur de muscles ». C'est d'ailleurs l'appareil avec lequel s'exerce régulièrement le champion de la boxe française.

En vente dans nos bureaux 19 francs, franco 19 fr. 85.

LES ÉDITEURS.



Les « patrons » dans leur salon.

pratiquer : c'est avec grand plaisir que je l'accepte, car je serai profondément heureux de revivre avec vos lecteurs les heures exquises que j'ai passées à ce délicieux mode de locomotion si peu pratiqué et si peu connu.

La « Noémie » est un bateau solide et trapu de 25 mètres de long sur 5 mètres de large, avec un très faible tirant d'eau de façon à pouvoir passer absolument partout.

— Il contient :

Une énorme cuisine avec un gros fourneau, tout reluisant de cuivres ;

Une grande salle à manger dont les banquettes peuvent se transformer en deux couchettes confortables : à la salle à manger attendant un office ;

Un grand salon identique, comme disposition, à la salle à manger ;

Trois chambres à coucher, dont deux grandes, pour les ménages ;

Un poste d'équipage pour trois hommes ;

Deux water-closets dernier cri, un pour les maîtres, un pour les domestiques !

Un cabinet de toilette, salle de bains.

En tout, de quoi loger neuf maîtres et trois hommes d'équipage.

Sur le rouf, occupant presque toute la longueur du bateau, un immense pont promenade, recouvert par une tente. J'y avais installé pour mon voyage un tri à avant-train et deux bicyclettes.



A prendre son mouillage !

UNE MAISON FLOTTANTE

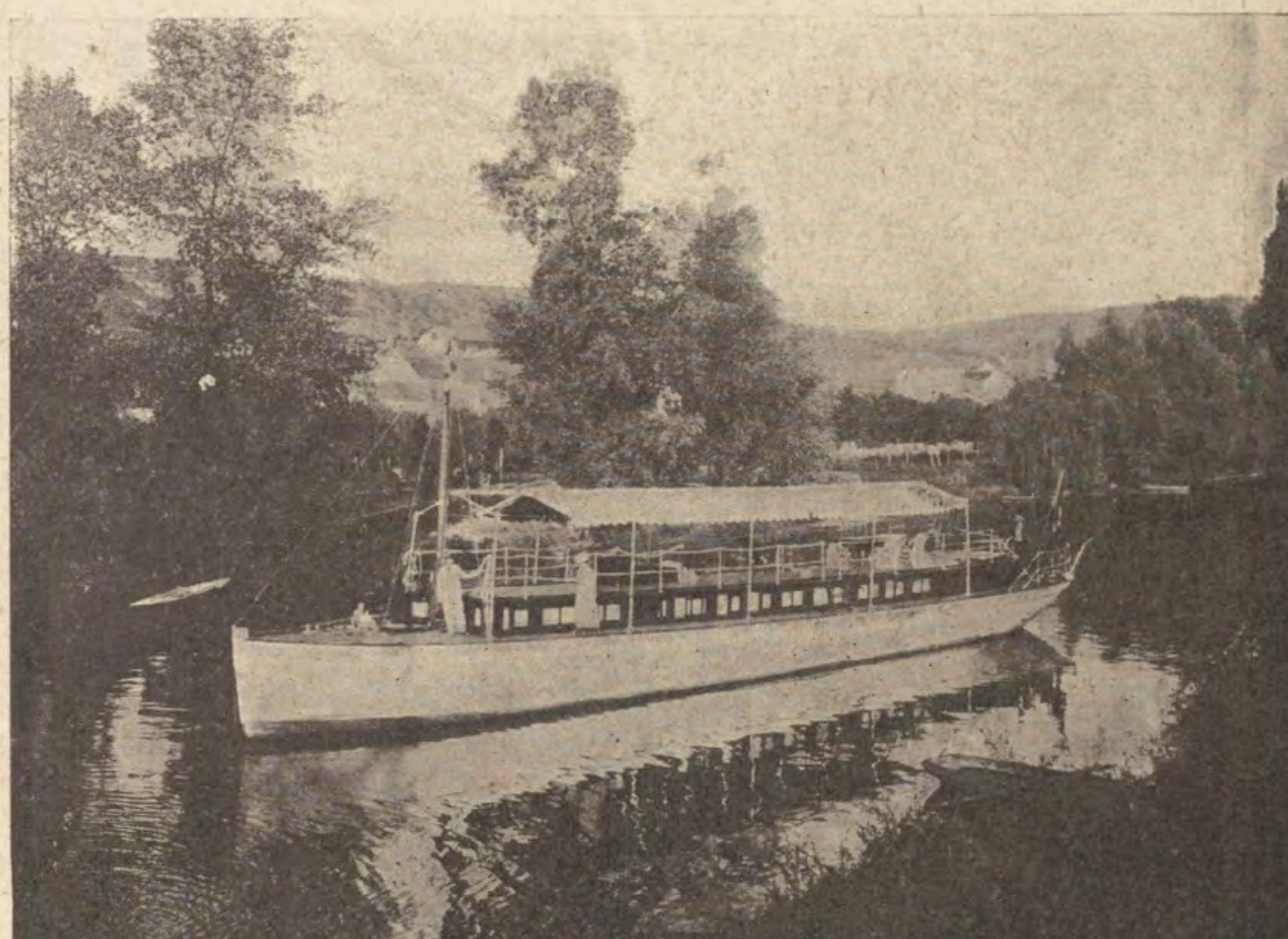
Jules Verne a conté jadis l'histoire d'une « Ville flottante ». Nous présentons aujourd'hui à nos lecteurs une « Maison flottante ».

Nous avons eu déjà l'occasion de montrer un de ces house-boats, grandes péniches à fond plat transformées en yachts.

Ces sortes de villas flottantes, très communes en Angleterre, sont fort rares chez nous. C'est à peine si on pourrait en citer quatre ou cinq : La Dame Jeanne à M. Edwards, le Lotus à la comtesse de Béarn, celle de M. Menier. La Noémie à M. Ernest Archdeacon est une des mieux comprises et des mieux aménagées pour un long voyage. Son propriétaire a bien voulu nous initier aux douceurs de l'house boating, un nouveau sport qu'il vient d'ajouter à la liste déjà longue de ceux qu'il pratique, l'automobile, le cyclisme, l'hippisme, l'aéronautique, le yachting, l'escrime et d'autres encore.

○ ○ ○

Vous voulez bien me demander pour la Vie au Grand Air quelques documents vécus sur le voyage en house boat que je viens de

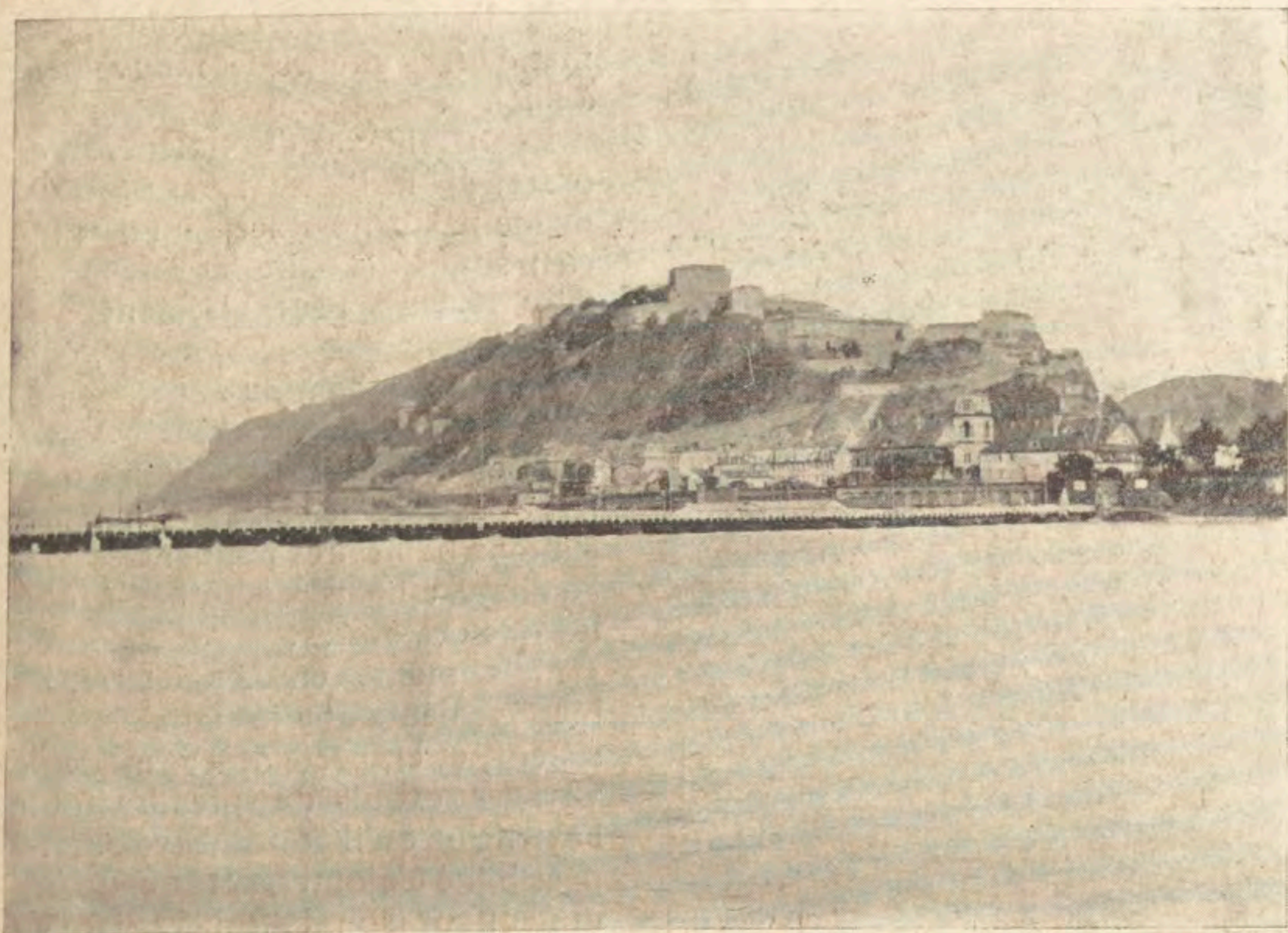


La Noémie, le « house boat » de M. Archdeacon dans le petit bras de Vaux.

A l'intérieur, éclairage à l'acétylène partout. Dans la cuisine, petit fourneau à l'acétylène, grand fourneau à charbon, distribuant aux chambres l'eau chaude et l'eau froide à volonté, et même le chauffage à la vapeur.

Vous voyez que peu d'appartements de Paris peuvent se targuer d'un pareil confort. J'arrivais à assurer parfaitement le service du bord avec deux personnes : Yves, mon fidèle matelot, et une cuisinière. Ma seule sujétion était de prendre la barre aux écluses pour permettre à Yves de s'occuper de la manœuvre.

Tel est le véhicule avec lequel j'ai voyagé.



Un site des bords du Rhin (Bingerbrück).

et parcouru le petit circuit suivant : la Marne, le canal latéral à la Marne, le canal de la Marne au Rhin, le Rhin jusqu'à son embouchure, la mer, l'Escaut, les canaux belges, la mer jusqu'au Havre et enfin la Seine jusqu'à Paris; le tout représentant un total d'environ 2000 kilomètres; passant notamment par Châlons, Bar-le-Duc, Nancy, Strasbourg, Mannheim, Mayence, Coblenz, Cologne, Dusseldorf, Dordrecht, Rotterdam, Amsterdam, Anvers, Gand, Bruges, Ostende, Dunkerque, Calais, Boulogne, Le Havre, Rouen et Paris.

Tout cela, en ayant ma femme et 4 invités à bord, et sans abandonner jamais notre confortable maison flottante, qui séjournait généralement en plein milieu de la ville traversée. Toujours servis par nos domestiques ordinaires, nous n'avons jamais connu la mauvaise cuisine ni les promiscuités

des auberges, ni enfin la fastidieuse besogne des paquets sans cesse défaits et refaits. Après avoir goûté de cette façon de voyager, il me semble que je ne pourrai plus me habituer à l'autre, quoique mon bateau ait le mauvais goût de n'aller que sur l'eau, comme la plupart des bateaux d'ailleurs; il m'a cependant permis d'aller visiter un nombre respectable de beaux pays et de capitales intéressantes.

Je ne vous décrirai pas les splendeurs du Rhin cent fois décrites, l'originalité spéciale des villes hollandaises, etc., etc.; ce que je voudrais seulement faire sentir à mes lecteurs, c'est le charme tout spécial de cette manière de voyager; c'est la roulotte rêvée sans limites de

en automobile, cette moyenne paraîtra faiblir.

Eh bien ? cette faible vitesse ne m'a jamais ennuyé.

Quand on a sous ses pieds le logement confortable que j'avais le bonheur d'avoir,

avec livres, jeux, laboratoire de

photographie, etc., etc., on a toujours de la ressource pour occuper les longueurs du voyage.

D'ailleurs, dès que le temps nous paraissait un peu long nous prenions nos

fidèles bicyclettes, ou notre rapide motocycle; nous allions visiter tous les alentours et retrouvions notre maison flottante une douzaine de kilomètres plus loin. Nous profitions d'une écluse et de ses commodités changements de niveau pour embarquer de plain pied nos instruments à bord.

Mais cette façon de voyager a, il faut bien le dire, un ennui capital qui n'est pas la lenteur: il réside dans la difficulté de se procurer le remorquage dans des conditions abordables. Que la traction soit faite par des chevaux ou par des bateaux, le souci est toujours le même.

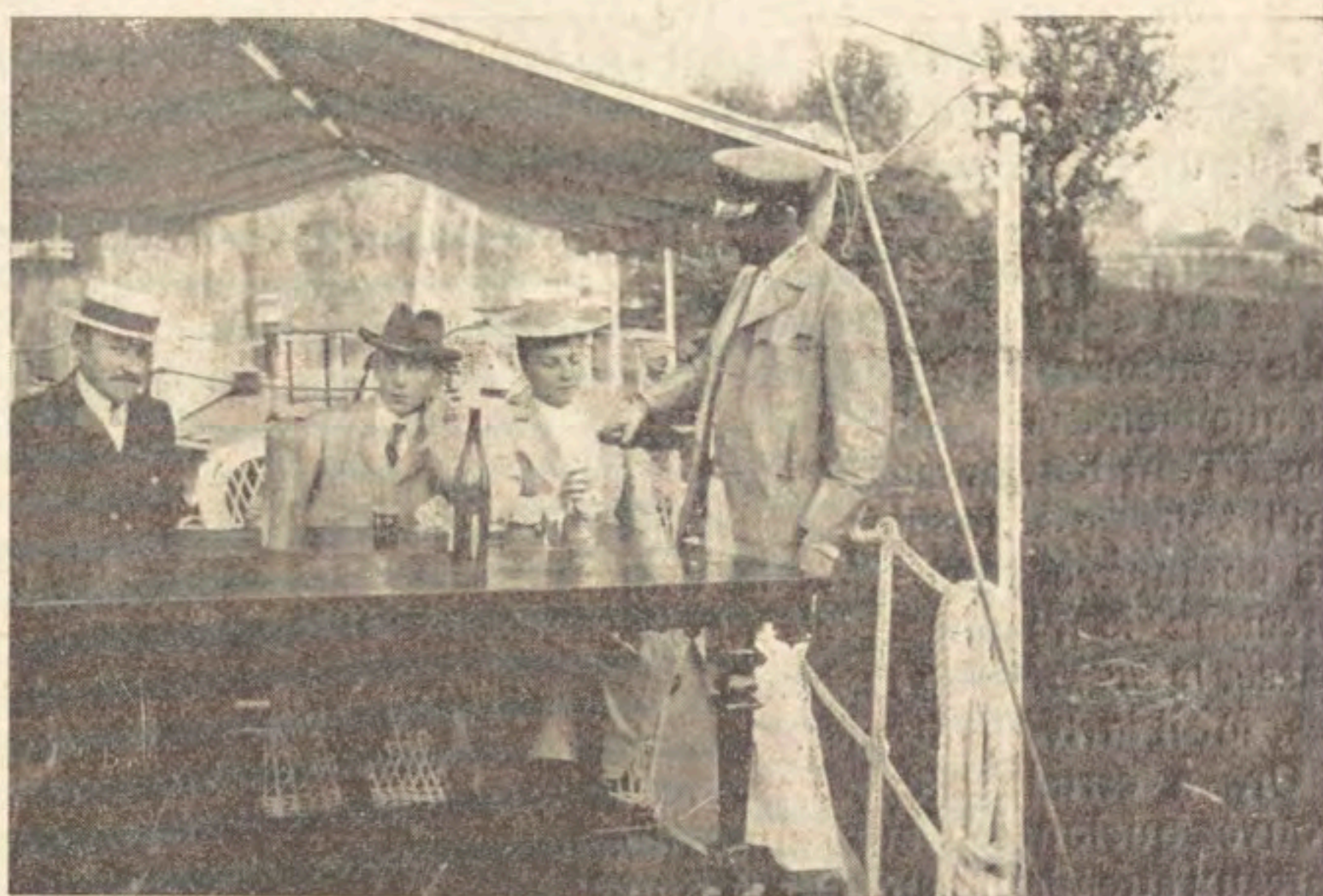
Les bateaux de commerce, qui ne sont généralement pas à un jour près, partent avec un train de bateaux déjà préparé, et paient le remorquage d'après un tarif bien déterminé, le même pour tous.

En revanche, le yachtsman, généralement riche, qui désire partir à jour fixe, se heurte de la part des Compagnies de halage ou de remorquage à des exigences absolument fantasmagoriques; bien entendu, il finit généralement par passer par les fourches caudines de ces dignes commerçants.

Lorsque j'arrivais dans une ville mon premier souci, avant de la visiter, était avant tout d'assurer mon remorquage du lendemain.

Quelquefois, il n'y avait pas de remorqueurs; s'il y en avait, je tombais dans les fantastiques exigences que vous savez.

Alors commençaient des démarches interminables pour trouver quelque remorqueur occasionnel moins exigeant, démarches qui restaient généralement infructueuses.



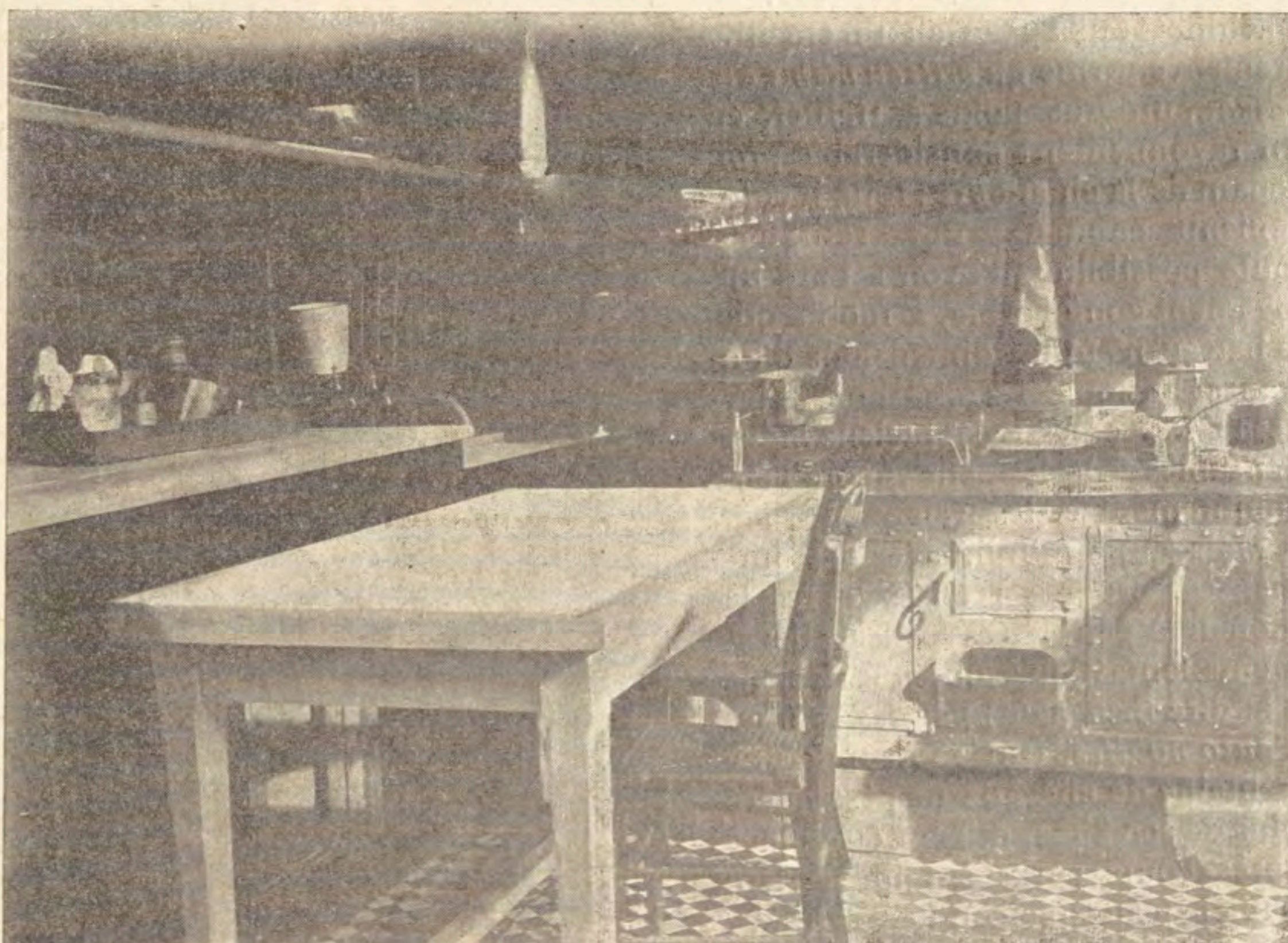
Le lunch sur le pont.



Madame Archdeacon dans le salon de la Noémie.



L'enfilade des pièces : le salon, la salle à manger, la cuisine.



Une cuisine bien comprise.

dimensions, sans secousses et sans poussière, tous inconvénients insurmontables sur terre.

On pourrait croire que la première partie de mon voyage fut monotone car, pour aller à Strasbourg, sur un parcours d'environ 560 kilomètres il y a 212 écluses à franchir, ce qui fait une écluse (presque) par 2 kilomètres.

Ajoutez à cela que le seul remorquage usité sur les canaux de l'Est est le cheval, qui vous abat tranquillement ses 4 kilomètres à l'heure, vitesse qui se trouve souvent réduite encore dans des proportions inattendues par suite de l'encombrement aux écluses. Le record en ce genre, atteint par nous dans notre voyage, est de 12 kilomètres en quatorze heures et demie sur le canal de la Marne au Rhin !!! Pour un homme habitué à faire du 80 à l'heure

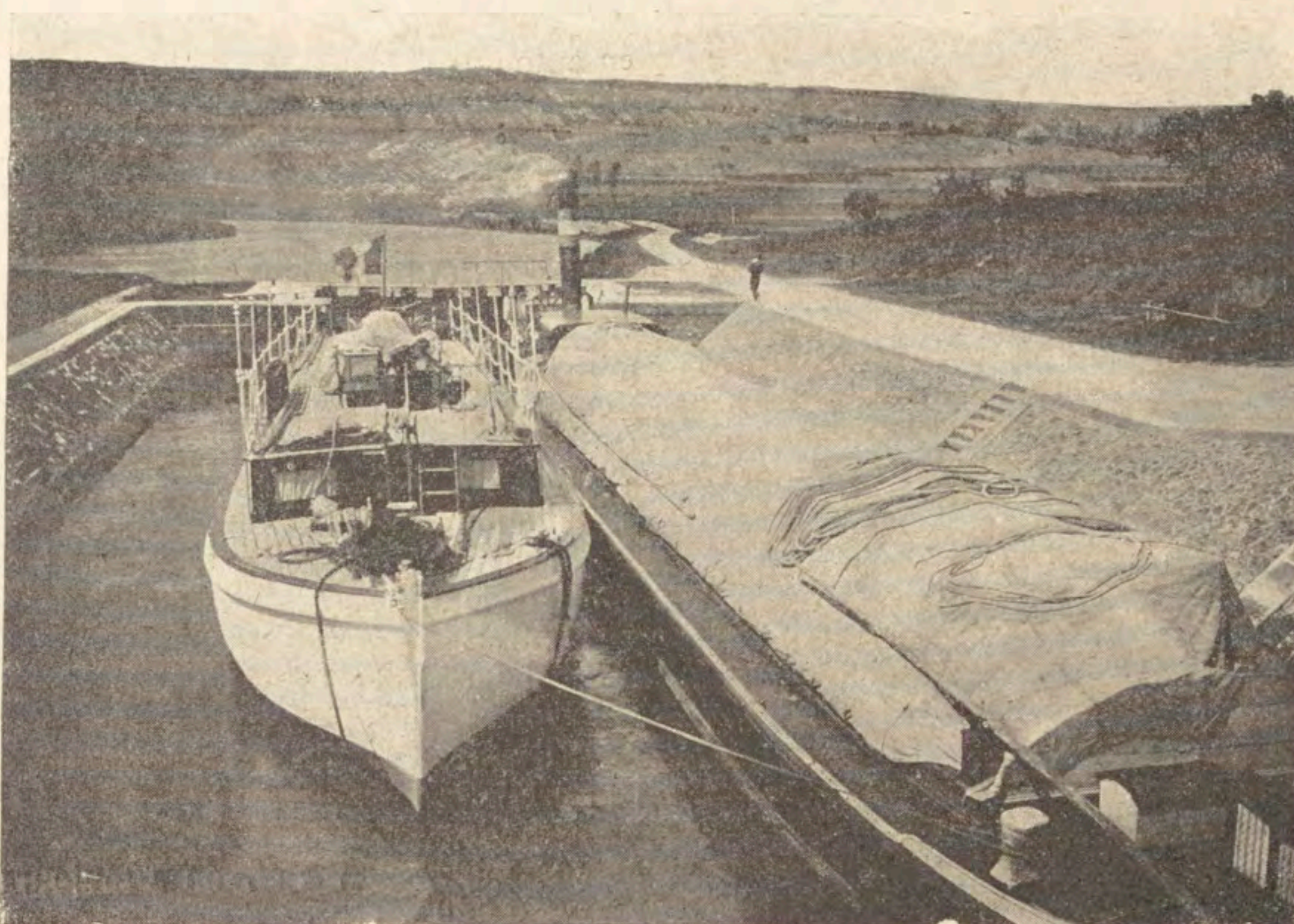
Dans ces conditions, on n'est plus son maître, on est l'esclave de ses remorqueurs. Ce sont ces esclavages odieux qu'il est absolument urgent d'éviter, et la seule manière pratique, c'est de se remorquer par ses propres moyens.

Le fait d'être un bateau automobile a encore un avantage très grand et que bien des gens ne connaissent pas. Tout bateau à moteur, quel qu'il soit, possède sur les chalands de commerce *remorqués* le droit précieux de *trématage*, c'est-à-dire passer le *premier de tous* aux écluses, fût-il arrivé le dernier.

Or, à certaines époques, vous trouvez quelquefois aux écluses dix bateaux attendant leur tour. A quarante-cinq minutes au moins par bateau, vous voyez à quelles stations l'on s'expose.

Ce n'est qu'au prix de démarches sans nombre auprès des ingénieurs des départements traversés que j'ai pu (quelquefois) obtenir le précieux permis de *trématage*.

La solution est donc, je le répète, d'adapter un moteur à son bateau.



Dans l'écluse.

carré du logement. Une disposition mécanique, simple à imaginer, permet de transmettre le mouvement à l'hélice.

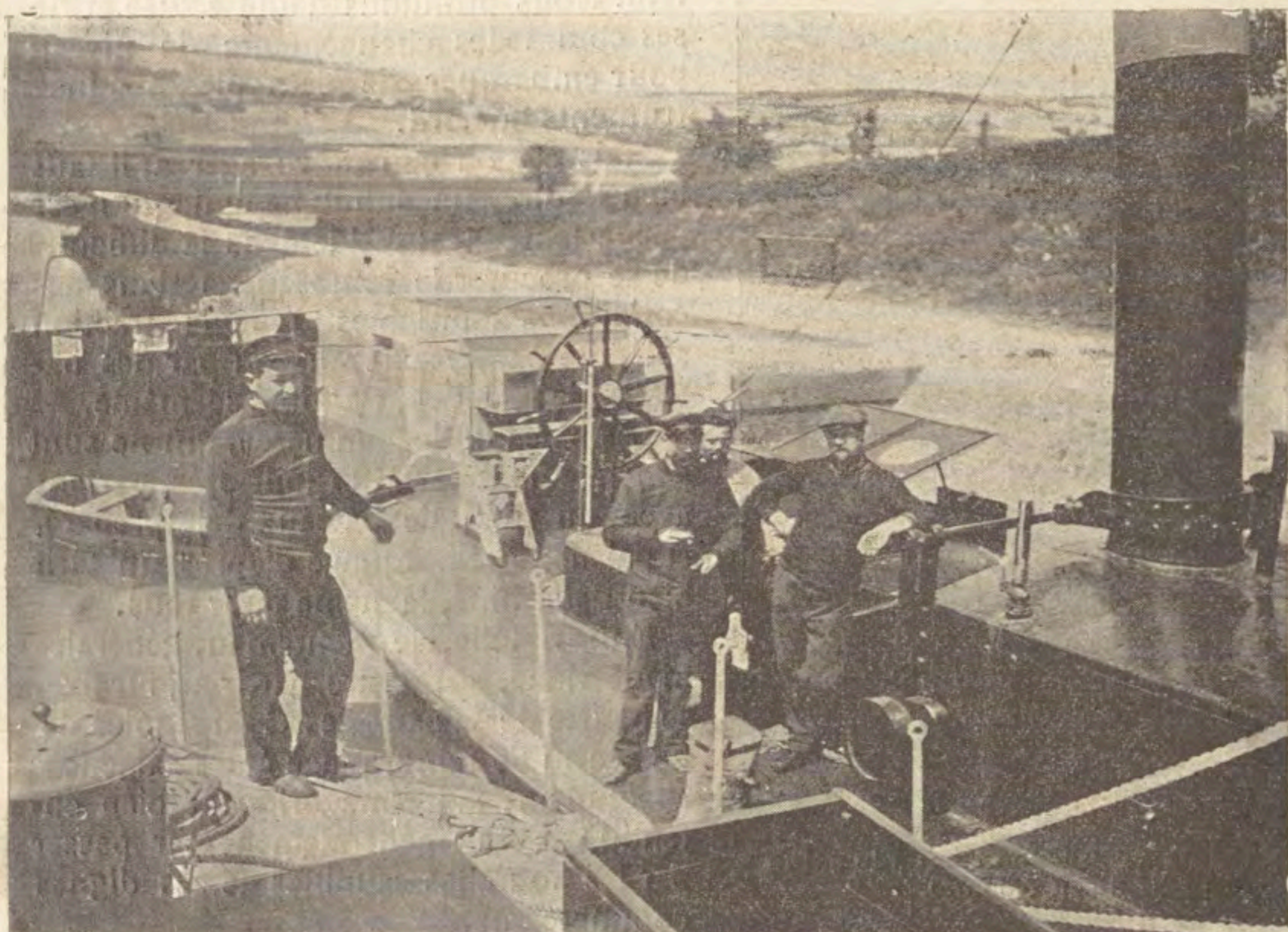
La surveillance du moteur est, en outre, si facile qu'il ne nécessite même pas la présence d'un mécanicien supplémentaire, et que le matelot du bord peut aisément s'en charger.

Le « house boating », presque inconnu en France, est extrêmement usité en Angleterre à tel point qu'il n'est pas rare de voir dans certaines stations balnéaires fréquentées 20 et 30 « house boats » mouillés à côté les uns des autres.

Mais, même en Angleterre, les inconvénients que je signalais subsistent, et empêchent ce mode de voyager exquis de prendre toute l'extension qu'il pourrait avoir. Cette possibilité d'ajouter, après coup, un moteur sur son bateau va, je n'en doute pas, donner au house boating un développement colossal.

Aussi je me propose de donner

l'exemple et la saison prochaine, ma maison marchera toute seule.



Le remorqueur : à droite, Yves, le fidèle matelot du bord.

Or, jusqu'à présent, cette solution si simple n'était employée par personne, pour plusieurs raisons excellentes :

Les moteurs à vapeur seuls se construisaient en forces suffisantes pour actionner un bateau de quelque importance ; en tout cas, la machine vous apportait un encombrement énorme *au milieu même du bateau*, un gros poids à traîner, et un rayonnement considérable provenant de la chaudière : tous inconvénients capitaux qui retiraient toute possibilité d'avoir à bord un logement confortable, à moins que le bateau n'eût les dimensions d'un transatlantique. Le charbon salissait tout et les mécaniciens indispensables accroissaient encore l'encombrement et les frais.

Mais aujourd'hui, avec les immenses progrès réalisés dans le moteur à pétrole, avec les allègements fantastiques obtenus (je tiens à le dire bien haut) *par les courses d'automobiles*, un moteur d'une trentaine de chevaux ne pèse guère plus de 200 kilos, et peut être placé après coup sur l'extrême arrière d'un bateau quelconque, sans absorber seulement un centimètre



Sur le pont, le quadricycle prêt à quitter le bord.

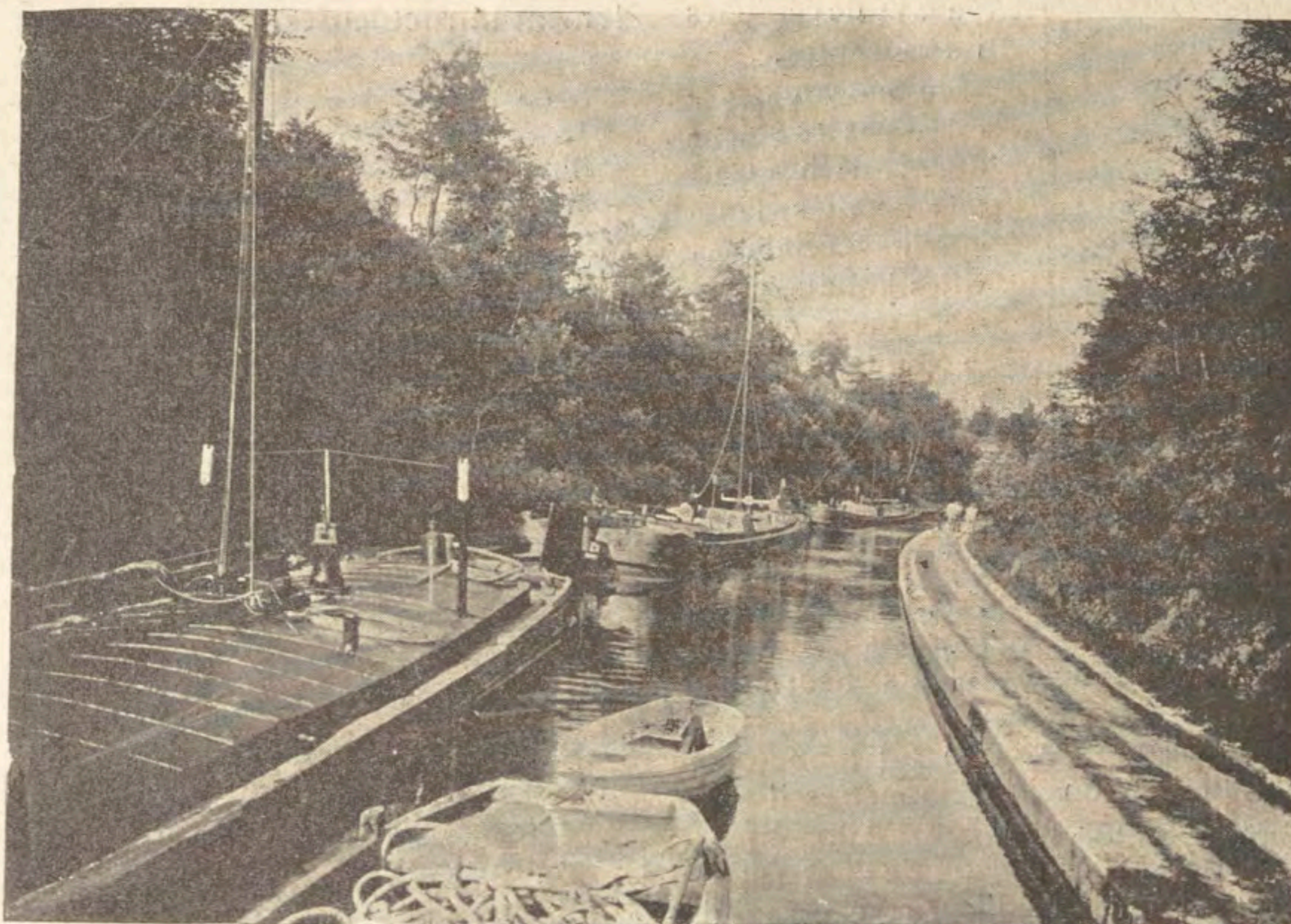
Bien des gens, j'en suis certain, planteront là leur maison de campagne banale et immobile pour la maison de campagne mobile, qui peut à volonté suivant les saisons, être transportée au milieu des plus fraîches forêts du Nord, ou vers le chaud soleil du Midi jusqu'aux bords de la grande Bleue.

Qui sait ? il se fondera peut-être, un de ces jours, un cercle d'amateurs de house boat, dont les membres formeront tous les ans de grandes caravanes visitant du nord au midi nos belles rivières de France.

J'ajoute que le jour où on marchera par caravanes, la difficile question du remorquage sera du coup résolue, puisqu'un seul remorqueur pourrait traîner toute une flottille.

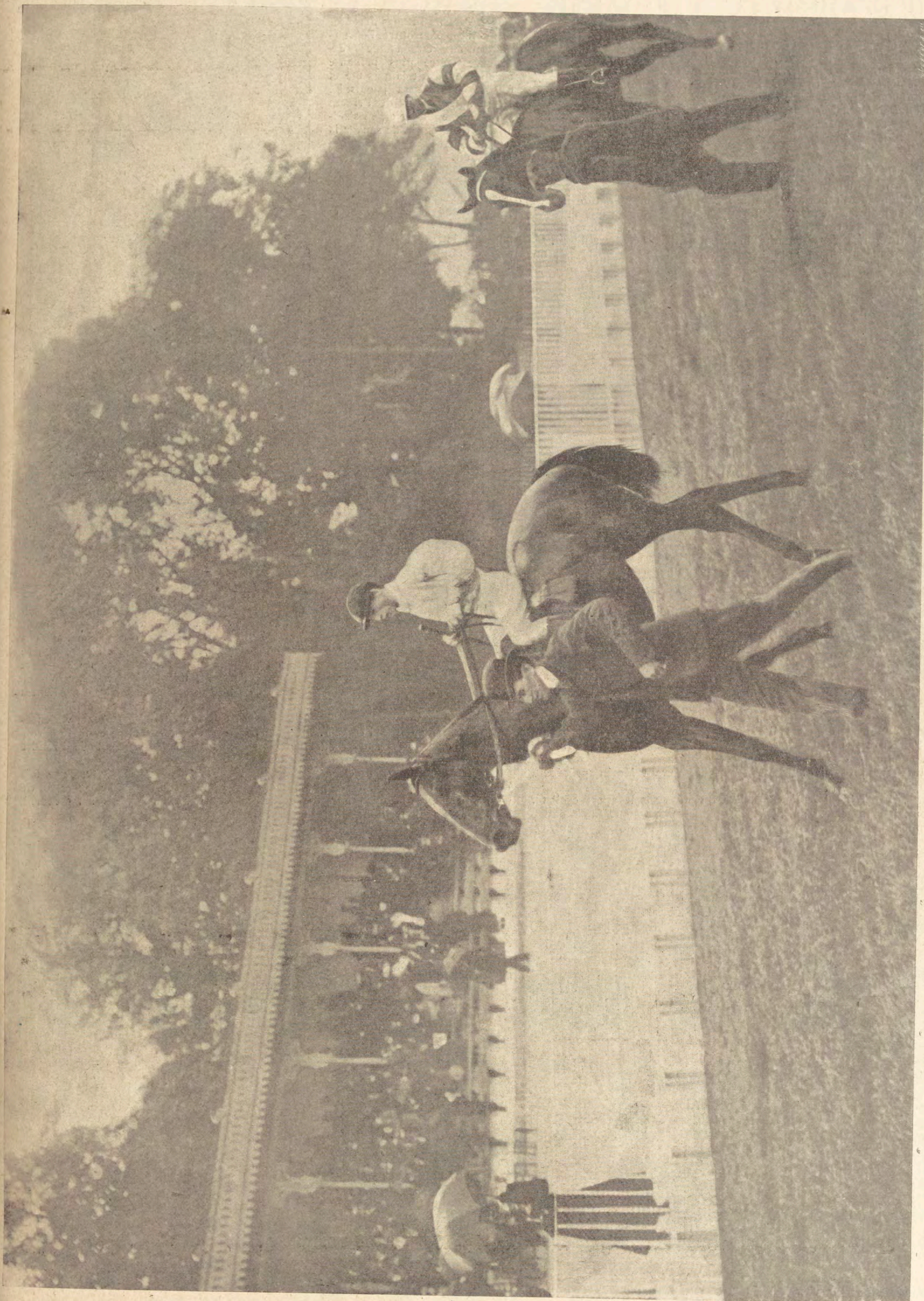
Au jour prochain, où il y aura 20 house boats en France, je fonderai un « house boating club » et je vous promets que ses voyages caravanes auront du succès.

(Clichés Archdeacon et Olivetti.)



A l'entrée du souterrain de Mauvages (Meuse).
Longue file de bateaux attendant le remorqueur.

Ernest Archdeacon



(Cliché Paul Doyé).

Kilmarnock II.

Jacobite.

APRÈS LE PRIX DU CONSEIL MUNICIPAL. — LA RENTRÉE DES GAGNANTS

Le prix du Conseil Municipal, dont l'allocation est de 100 000 francs au premier, s'est disputé dimanche par une pluie diluvienne qui a rendu impossible le travail des photographes. Nous avons pourtant été assez heureux pour pouvoir prendre les gagnants à leur rentrée au pesage. La première place est revenue au cheval anglais, Kilmarnock II, poulain bai-brun 4 ans 58 kilos, par Sir Dixon et Miss Used, à M. C. Whitney, monté par J. Reiff à une longueur et demie, devant Jacobite à M. J. de Brémont (G. Stern) lui-même à une tête devant La Camargo à M. A. Abeille (E. Watkins).

Le Grand Prix de l'U. V. F.

S'il n'a pas l'importance de ces deux épreuves capitales qui sont le Championnat du Monde et le Grand Prix de Paris, le Grand Prix de l'Union Vélocipédique de France n'en est pas moins au premier rang des épreuves classiques du cyclisme. Disputé immédiatement après le Grand Prix de Paris, il a servi le plus souvent d'appel ou de confirmation à la grande course municipale. Cette année c'est un coureur italien Conelli, non sans valeur, mais que la déveine avait jusqu'ici poursuivi, qui s'est adjugé cette épreuve.

○ ○ ○

Le Grand Prix de l'U. V. F. date de la même époque que le Grand Prix de Paris. C'est, en effet, en 1894 qu'il fut disputé pour la première fois.

L'Union Vélocipédique de France avait voulu, à côté du Championnat de France jadis ouvert à tous, et maintenant réservé aux seuls nationaux, créer une épreuve classique dans laquelle nos coureurs pourraient se mesurer avec leurs rivaux étrangers. A vrai dire, nos représentants firent, tout d'abord, piètre figure. La première année, ce fut au Vélodrome de la Seine : Zimmerman était là. C'était un

elle ne put parvenir à organiser ses épreuves classiques et le Grand Prix ne fut pas disputé.

En 1897, par contre, l'épreuve dut aux circonstances extérieures d'être plus brillante qu'elle ne l'avait jamais été et qu'elle ne le sera jamais. Le Vélodrome du Parc des Princes venait de se fonder et, en s'affiliant à l'U. V. F., de sauver la vieille fédération de la mort qui la guettait.

Le Grand Prix de l'U. V. F. servit de prix d'ouverture au nouveau vélodrome. Il se disputa en deux journées, les 18 et 27 juillet. Précisément, cette année-là, le Grand Prix de Paris avait donné lieu à une série de



Brecy-Gental 2^e.

Bonnevie-Prévo 3^e.
Les tandems. La finale.

Mayer-Rutt 1^{er}.

peu pour lui que la course avait été créée. Il l'enleva avec une facilité dérisoire devant son compatriote Banker et l'Anglais Edwards. Le vieux Médinger, le seul Français de la finale, dut se contenter de la quatrième place.

En 1895, la lutte fut plus vive : Banker triompha, devant Morin, précédant Bourrillon et Mercier.

L'année suivante, l'anarchie la plus complète régnait dans le sport cycliste. L'U. V. F. se débattait péniblement au milieu des embarras d'argent. Abandonnée de tous et violemment battue en brèche par sa jeune rivale l'U. C. F., qui depuis...

et que le Grand Prix de l'U. V. F., doté de 10 000 francs au premier et où les trois rivaux devaient se retrouver sur une piste dont les dimensions semblaient rendre les surprises impossibles, eut un énorme succès.

Les trois hommes, précisément, se rencontrèrent dans la finale et, cette fois encore, seul le juge à l'arrivée put les classer. L'ordre fut le même que celui du Grand Prix après la mise hors de course du coureur Marmandais : 1^{er} Morin, 2^e Nossam ; 3^e Bourrillon.

En 1898, après une série de remises causées par le mauvais temps, Deschamps triompha de Grogna, Parlby et Morin dans cet ordre.

De même que Morin deux ans auparavant, Tommaselli remporta en 1899 le double event, gagnant le Grand Prix de l'U. V. F. après le Grand Prix de Paris. Grogna était encore second et J.-B. Louvet troisième.

L'année dernière, on s'en souvient, le Grand Prix de l'U. V. F. n'eut pas de vainqueur. Par une série regrettable de surprises, tous les favoris : Jacquelin, Tommaselli, Meyers, Momo furent éliminés et la finale groupa Domain, Gascoyne et Mathieu. Le premier s'échappa et doubla ses adversaires ! Mais à la suite d'une enquête qui prouva l'entente entre les deux premiers, ceux-ci furent disqualifiés et la course annulée.

Cette année, la course est revenue, je ne dirai pas à un jeune, mais tout au moins à un coureur qui n'avait pas encore son nom inscrit sur la liste des vainqueurs des grandes épreuves, Conelli.

Celui-ci a gagné à la Morin, réglant ses adversaires, Van den Born et Jacquelin, dans les derniers cinquante mètres d'un emballage irrésistible. C'est un sympathique dont la victoire a été bien accueillie.

MARCEL VIOLLETTE.

(Clichés J. Beau.)



Conelli, gagnant du Grand Prix de l'Union Vélocipédique de France. (Parc des Princes 29 septembre.)



Conelli 1^{er}.

Van den Born 3^e.

Jacquelin 2^e.

Grand Prix de l'U. V. F., gagné par Conelli devant Jacquelin et Van den Born. Le départ de la finale.

L'Automobile en Amérique

LE PREMIER PAS

Le Nouveau Monde, qui se pique volontiers maintenant de donner le ton à l'ancien, était pourtant jusqu'ici resté fort en retard pour l'automobile. Cependant la première manifestation, qui fut plutôt un concours qu'une course, vient de se produire. Et encore que diverses circonstances extérieures en aient diminué l'importance, il n'en est pas moins intéressant de noter ce premier pas fait par les chauffeurs d'outre Océan dans la voie du sport. Au train dont ils ont coutume de mener les choses, il est à présumer que les pas suivants seront des pas de géants.

○ ○ ○

DANS une interview naguère reproduite par tous les journaux américains Charron déclarait franchement aux chauffeurs de là-bas qu'ils avaient au moins cinq ans de retard.

Les véhicules américains que nous avons vus jusqu'ici à Paris nous ont paru conçus suivant un idéal qui diffère de point en point du nôtre. C'étaient, en effet, avant tout des véhicules de luxe, élégants et légers, hauts sur châssis et tout à fait analogues comme ligne aux équipages attelés, grands mails ou hautes araignées qu'on voit trotter au Bois.

C'étaient, avant tout, des véhicules de luxe faits pour se promener uniquement dans les parcs innombrables qui jettent une note de gaieté et de verdure dans les villes nouvelles de l'Amérique, cités-champignons nées d'hier, aux rues asphaltées et tracées d'après un plan géométrique sur un terrain où l'espace n'a jamais fait défaut.

Et voitures de villes avant tout, elles demandèrent aux deux modes d'énergie les plus silencieux leurs premiers progrès.

De là, vers 1896, cette orientation de la construction américaine vers la vapeur et l'électricité par lesquelles débutèrent également les voitures automobiles en France, où elles durent céder le pas au pétrole, roi de la route depuis 1895 et Paris-Bordeaux.

C'est en effet sur la route et pour elle que s'était affirmé le pétrole ou, pour mieux dire l'essence de pétrole. C'est faute de routes qu'aux États-Unis l'essence ne fut d'abord pas en faveur.

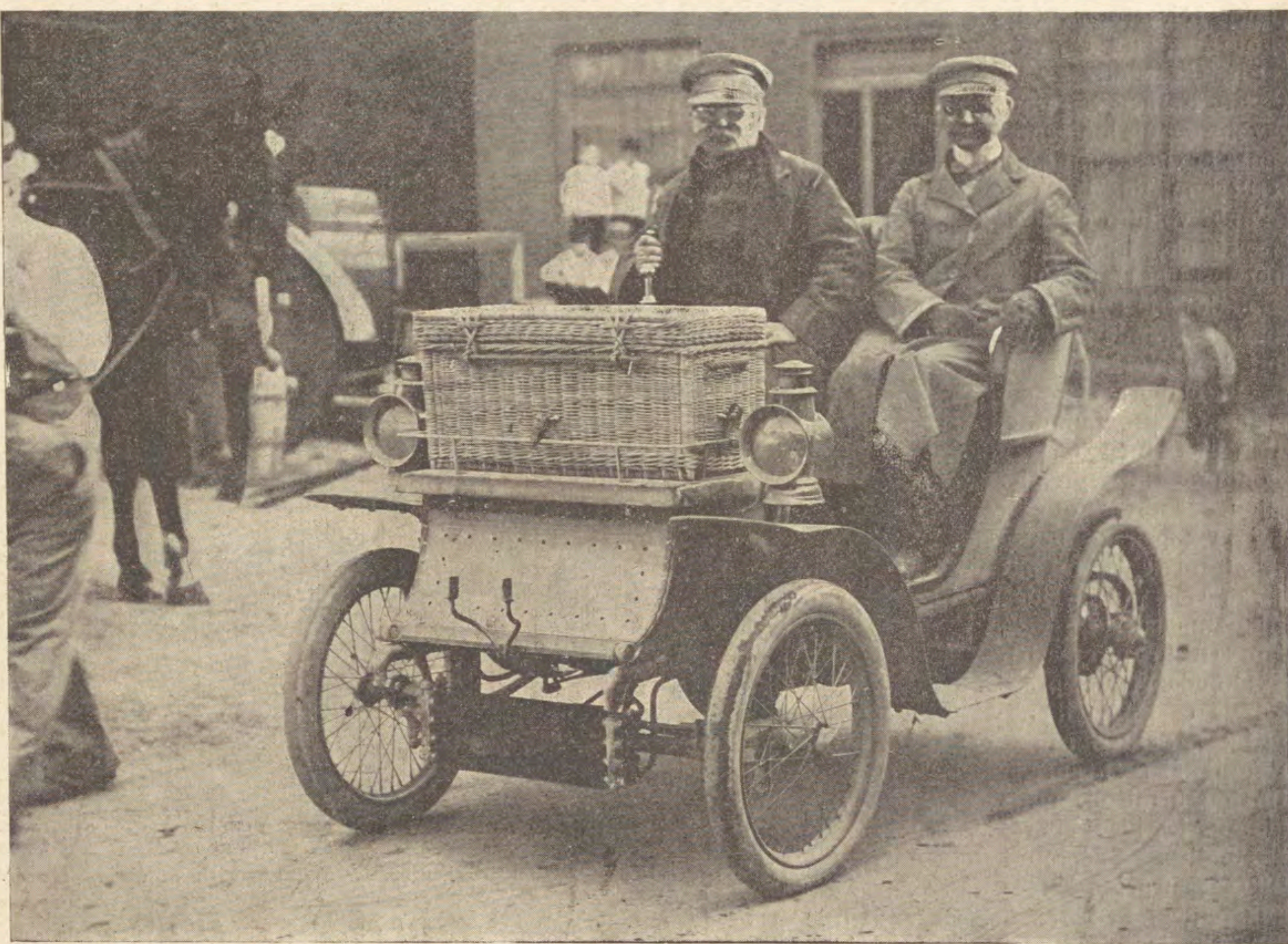
On objectait contre elles les habituels arguments que l'on a ressassés en

France, mais qui prenaient là-bas une force plus grande de ce fait que l'automobile restait voiture de ville.

Il manque en effet, à ce pays né d'hier, ce que des siècles de civilisation nous ont légué, parce que c'était à cette époque œuvre utile et indispensable, un réseau de bonnes routes.

Au temps de sa plus grande splendeur, la France construisait des routes, parce que la route était à ce moment-là le plus grand agent de développement économique.

L'Amérique se développa au moment du chemin de fer, et elle construisit des voies ferrées ou des canaux.



M. Field, le chauffeur américain bien connu.

De routes, peu ou point. En dehors des états de l'Est, dont la civilisation est plus ancienne, il n'y a que des pistes à peine carrossables et le département de l'Agriculture, dont dépendent là-bas les ponts et chaussées (cela seul est un indice), possède une remarquable collection de photographies grâce auxquelles on peut voir que la majorité des routes américaines se rapproche sensiblement des routes turques ou de nos mauvais chemins de traverse.

Cependant l'industrie américaine ne se contente pas de produire à l'intérieur. Elle veut toujours exporter.

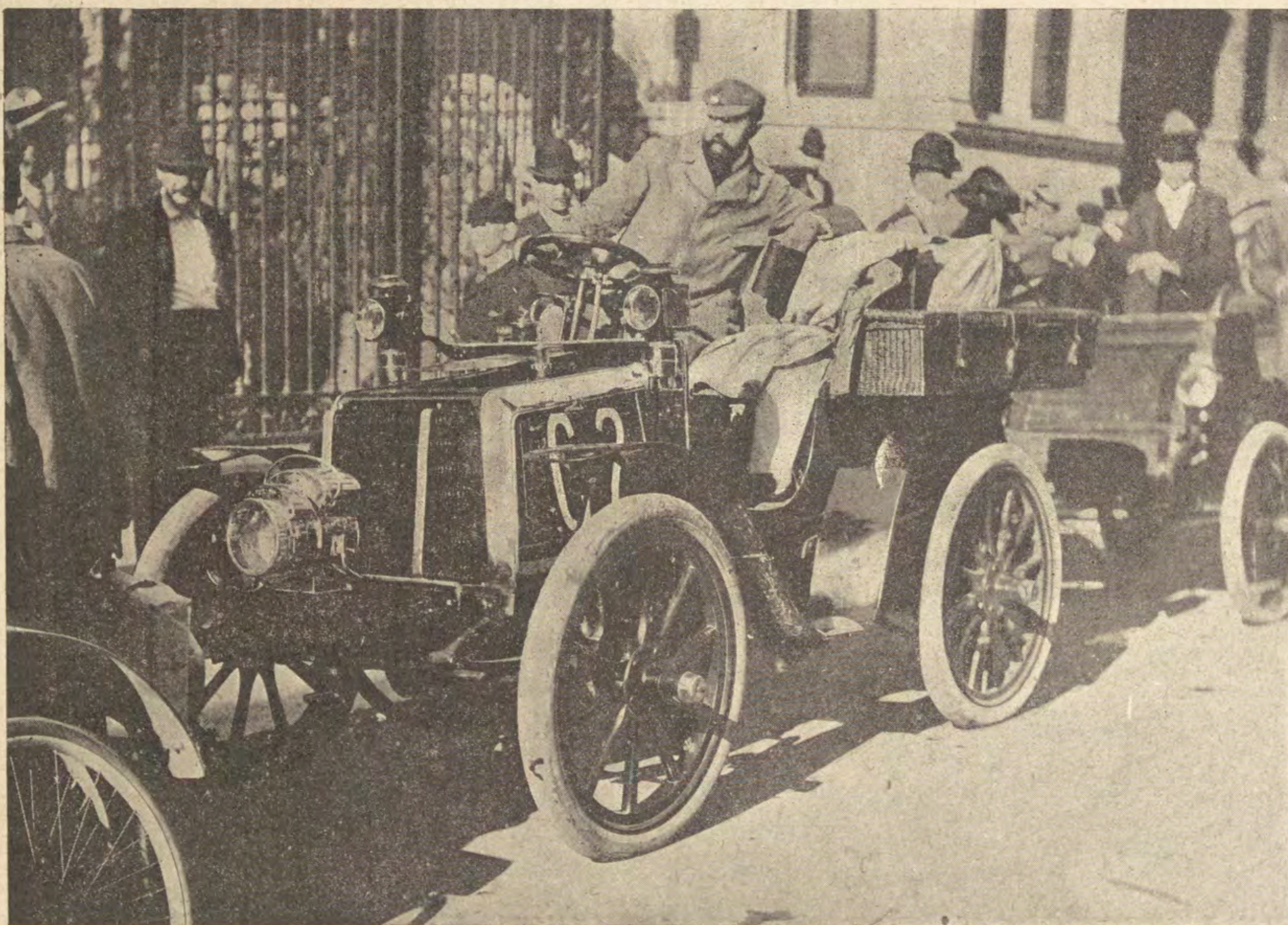
Les Américains essayèrent de s'ouvrir les marchés européens.

Ils restèrent sur des données différentes des leurs, et leurs véhicules n'eurent en général aucun succès.

On se souvient encore de l'apparition du fameux motorcycle de Pennington, puis de la voiture de Winton. Cette dernière était pourtant un réel progrès comme simplicité et comme prix de revient. C'était un véhicule à essence qui plus est. Néanmoins, à la première et seule épreuve qu'il disputa la coupe Gordon-Bennet, on vit de suite qu'il lui manquait ce que cinq ans d'expériences nous avaient donné, des essieux, des roues et des pneumatiques.

Les véhicules à vapeur et électriques n'eurent qu'un succès de prime abord. Ils séduisirent justement par ce qu'ils n'avaient point. On s'engoua d'eux comme véhicules de ville, mais cela ne dura que peu de temps.

Les Américains sont gens tenaces et qui ne se découragent point facilement. Ils viennent de poser à nouveau la question chez eux et ils espèrent réussir en suivant la même voie que nous avons suivie, c'est-à-dire en passant par la route, domaine



M. A. Shattuck, président de l'Automobile-Club d'Amérique, au départ du concours d'endurance, New-York-Buffalo.

de direction tout naturel du véhicule qui est appelé plus tard à y circuler. La Pan-American Exposition de Buffalo fut le prétexte naturel et tout trouvé.

Le centre de l'automobile en Amérique est New-York. Pendant un mois le centre des plaisirs allait y être Buffalo. Il avait de plus, sur les bords du lac Érié, de Buffalo à Port-Érié, une route superbe où l'on pourrait faire de la vitesse, et le programme s'élabora aussitôt.

On aurait New-York-Buffalo, *the endurance contest*, et ensuite Buffalo-Érié, la course de vitesse pour laquelle on essaya d'amener les grands premiers rôles français, les Fournier, les Charron et les Girardot.

En France, où nous avons depuis longtemps posé la vitesse comme le critérium de la race d'une voiture et de sa résistance, nous nous intéressâmes surtout à Buffalo-Érié ; mais là-bas la grande épreuve fut New-York-Buffalo.

On élaborait soigneusement le programme et l'on mit la question d'économie au premier plan. Je crois que le secret espoir de battre les Français ne fut pas étranger à cette idée fondamentale.

Malheureusement, comme dans toute épreuve de ce genre, il n'y eut pas de critérium fixe d'indiqué. En France, à tort ou à raison, nous aimons les idées claires et simples. Et l'épreuve fut à peu près réservée aux véhicules américains. Cependant le pas était fait. L'épreuve était, non plus sur les pistes ou les home-trainers habituels, mais sur la route.

Et de suite la situation se précisa. Les véhicules à essence, entre autres les Winton et les Packard, prirent nettement la tête, et seuls les Panhard et Levassor et les de Dion-Bouton les tinrent en échec.

Il est malheureux pour les Américains que la mort du président Mac-Kinley soit venue interrompre à la deuxième épreuve *the endurance contest*, et ait fait supprimer Buffalo-Érié où devaient prendre part Fournier, Sloan, Charron et Girardot.

Cependant le premier pas est fait. L'épreuve a eu là-bas un succès colossal. La voiture américaine a débuté sur la vraie route : c'est les débuts pour elle d'une ère nouvelle, de travaux pratiques et de réels progrès.

L'Amérique toute entière avec ses usines et ses capitaux active la solution de la question.

Les Etats-Unis sont bien protégés contre l'industrie française avec leurs 45 % de droits d'entrée.

La France sera-t-elle aussi bien protégée contre l'industrie américaine, si jamais quelque jour celle-ci prend l'extension qu'elle rêve ?

C'est pas demain, à coup sûr, mais enfin, il vaut mieux prévoir l'avenir.

Comme nous le disons plus haut, Charron et Fournier n'ont pas pu se mesurer avec les chauffeurs américains, la course de vitesse ayant été supprimée. Leur séjour de l'autre côté de l'Océan aura d'ailleurs été de courte durée, puisque les deux associés sont, depuis deux semaines déjà, de retour en France. Il n'en aura pas été moins profitable. Outre les dollars qu'ils ont rapportés de là-bas, Charron et Girardot ont recueilli, sur l'automobile aux Etats-Unis, de très intéressants documents et de curieuses photographies, dont nous

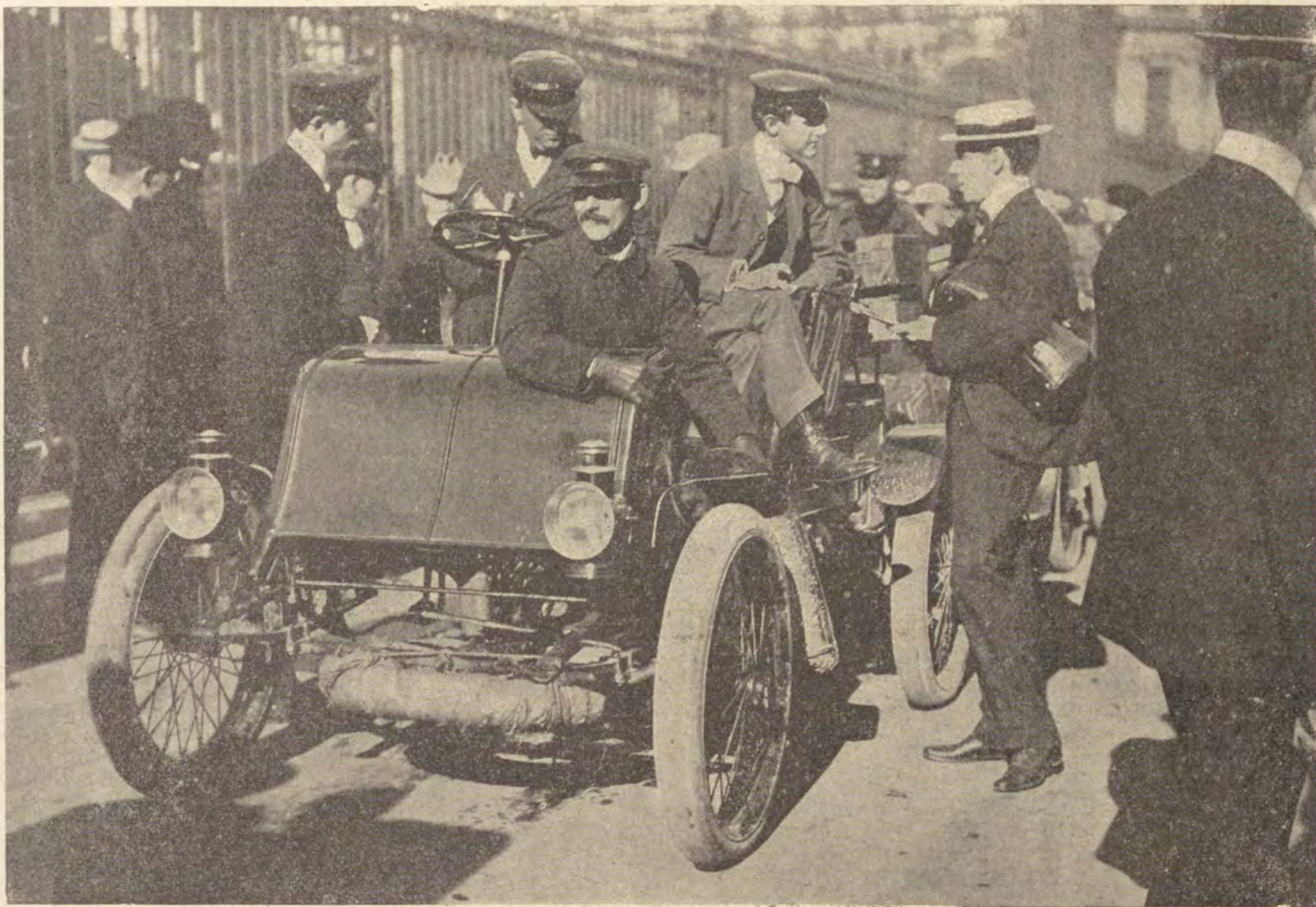
ferons profiter nos lecteurs dans un prochain numéro.

Ils avaient emmené, on s'en souvient, avec eux, une des voitures gagnantes de Paris-Berlin, mais celle-ci n'a pas franchi une seconde fois l'Océan. Elle est restée en Amérique, où un chauffeur milliardaire se l'est adjugée moyennant le prix respectable de 15,000 dollars — 75,000 francs, une paille ! Voilà de quoi couvrir déjà longuement les frais de déplacement.

D'autre part, les deux sportmen français ont installé là-bas une succursale de leur maison où seront vendues les voitures portant leur marque.

(Clichés Lazarnick.)

GEORGES PRADE.



M. Albert Bostwick, le chauffeur milliardaire, dans sa nouvelle 40 chevaux conduite par Mac Gregor.



Une route entre New-York et Buffalo. Remarquez les ornières !

La Fin de la Saison d'Aviron

Championnat de la Seine. — Coupe de Paris.
Régates du Bois de Boulogne.

L'automne amène avec lui la clôture de la saison d'aviron. Pendant les longs mois d'hiver, les fervents du « bout de bois » se reposent des fatigues de leur entraînement, véritablement très dur. La journée finale a été marquée par deux réunions simultanées, celle de la « Coupe de Paris » à Neuilly-sur-Marne et celle des Régates du Bois de Boulogne.

Cette concurrence regrettable est le premier fruit de la scission qui vient de se produire dans le monde de l'aviron et que regretteront tous ceux qui mettent le sport au dessus des questions de chapelle et des rivalités de personnes.

○ ○ ○

Les deux réunions classiques du Championnat de la Seine et de la Coupe de Paris clôturent, d'ordinaire, dignement la saison nautique et obtiennent un succès très mérité. Le sport y est toujours excellent, les épreuves mettant généralement aux prises des rameurs de classe qui ont à cœur, les uns d'affirmer une fois de plus leur supériorité, les autres de prendre une revanche légèrement escomptée.

De plus, elles sont encadrées de courses fort intéressantes qui ont souvent fourni à certains l'occasion de se révéler.

Mais l'éternelle question de l'amateurisme étant de nouveau à l'ordre du jour, les Sociétés d'aviron sont encore une fois divisées; les deux épreuves se sont ressenties de cet état de choses et voilà pourquoi elles n'ont pas eu leur habituel succès. C'est regrettable pour l'Aviron qui « revenait » bien grâce à l'entente établie au commencement de cette année, entente qui eût pu être durable sans l'intransigeance de quelques-uns.

Le Championnat de la Seine, couru le 15 septembre à Courbevoie-Asnières et organisé depuis sa fondation (1853) par le Rowing-Club de Paris, la



L'embarquement des moniteurs de l'Ecole de Joinville. — L'adjudant Gras surveille.

Prével, du C. N. Nice, devant Gaudin de la S. N. Basse-Seine, qui a abandonné à mi-chemin.

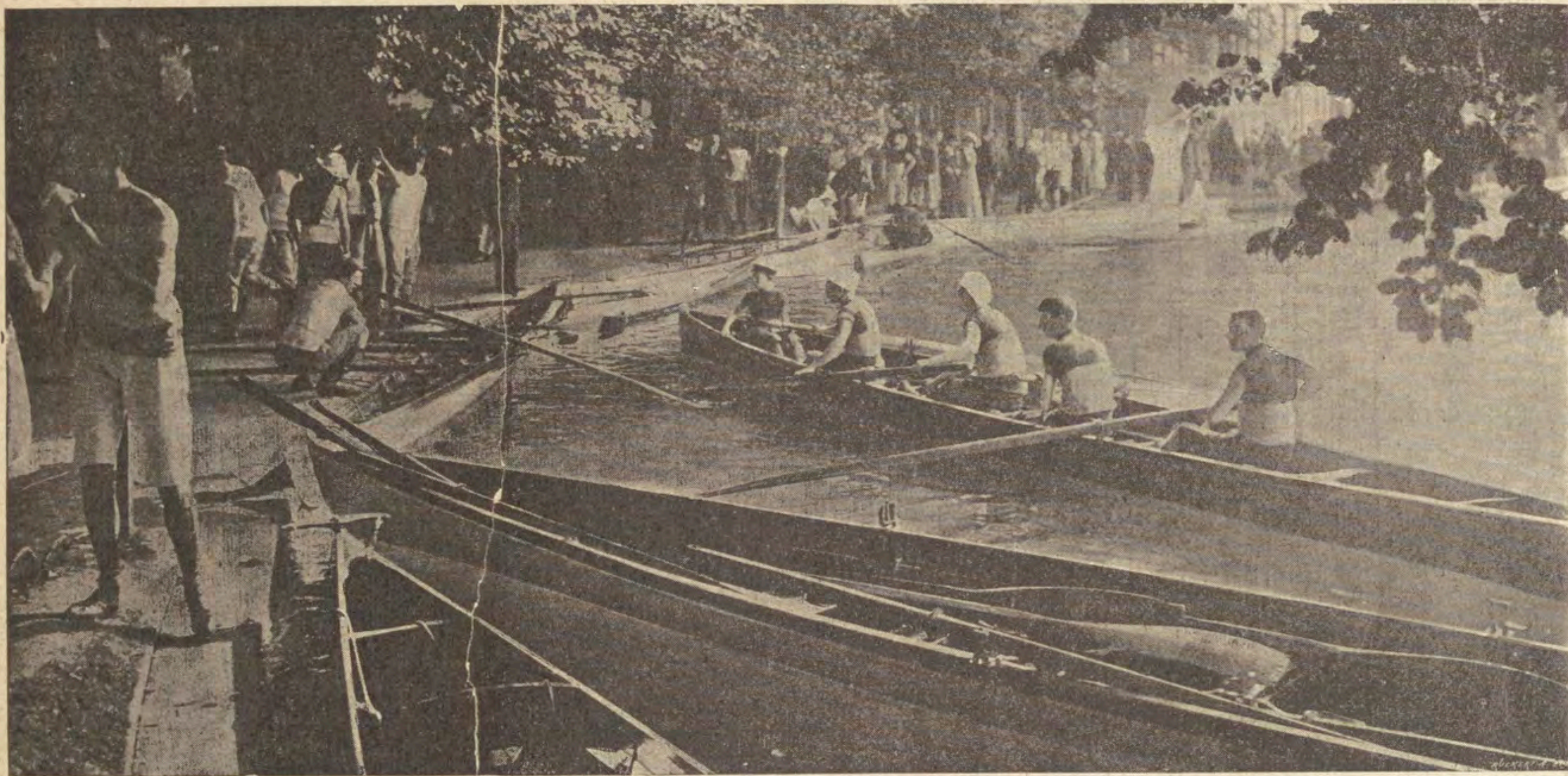
Prével est un vaillant, nous l'avons vu à l'œuvre en maintes occasions; il a dû, j'en suis persuadé, faire un retour vers le passé et, se souvenant des magnifiques ovations qui l'accueillirent l'année dernière lors de ses victoires dans ces deux mêmes épreuves, regretter ses concurrents d'alors qui lui valurent son renom et sa gloire.

Les autres courses de la journée ont été gagnées par Cordier, de la S. E., vainqueur dans les séries des débutants et des juniors, et par Fenwick, également de la S. E., gagnant de la course réservée aux vétérans.

Disons, pour faire notre devoir de chroniqueur, que le Championnat de la Seine était couru sous les règlements de la Fédération française des Sociétés d'Aviron et la Coupe de Paris sous ceux de l'U. S. F. S. A.

Il eût été fâcheux de baisser le rideau en laissant une impression de décadence, surtout après avoir montré dans le courant de l'année une vitalité nouvelle, après avoir prouvé, avirons en mains, que le Rowing français voulait et pouvait reprendre sa place dans le monde sportif.

Les dirigeants de la Fédération Française organisèrent donc le 29 septembre au Bois de



Un coin du quartier des coureurs sur l'eau : une équipe du Club Nautique de Paris se rendant au départ.

doyenne de nos sociétés nautiques, est revenu à l'excellent sculler de la Société organisatrice, d'Heilly, qui a gagné brillamment sur le champion du Nord G. Vanheeckoet de l'Emulation Nautique de Boulogne-sur-Mer; celui-ci s'est cependant vaillamment défendu, mais d'Heilly est dans une forme remarquable et il eût été vraiment intéressant de le voir contre Barrelet, son vainqueur du Championnat de Paris, et Prével, le champion de 1900.

Le même jour, se courait le critérium à deux rameurs de couple (double-sculls), qui est resté à la belle équipe champion de France et d'Europe, d'Heilly et Bouttemy, battant les rameurs boulonnais G. Vanheeckoet et Deguine, après une lutte très sérieuse pendant la première moitié du parcours.

Puis Outran, de l'Emulation Nautique de Boulogne-sur-Mer, s'adjugeait la course juniors sur Caudron du R. C. Paris, tandis que son co-sociétaire Deguine enlevait le championnat des vétérans sur Schwab du Club Nautique Paris.

Enfin Delsuc, du R. C. Paris, prenait la première place dans la course réservée aux débutants, battant Collin de la S. N. Marne.

Le 29 septembre, la Coupe de Paris, organisée par la Société d'encouragement au sport nautique, a eu un sort plus malheureux encore, l'épreuve capitale de la journée s'étant réduite à un quasi « row over » de



R. d'Heilly et O'Bouttemy, champions de France et d'Europe, vainqueurs du critérium en double-sculls.

Boulogne, sur le grand lac, une journée de courses réunissant toutes les catégories de rameurs : rameurs de courses seniors, juniors, débutants, baladeurs scolaires et même moniteurs de Joinville.

Toutes les Sociétés de la Fédération parisienne, auxquelles s'était jointe la Société Nautique de l'Oise-Pontoise, comprirent qu'il fallait frapper un grand coup et répondirent en masse, envoyant de nombreuses inscriptions, si bien que le programme comportait 18 courses divisées en 31 épreuves et courues par 230 rameurs ! Et il n'y eut que de rares abstentions.

Il fallait, par exemple, être des maîtres pour se tirer avec honneur d'une tâche aussi lourde que celle d'organiser de telles régates ; MM. Fleuret, Combes, etc., ont pourtant réussi ce tour de force. Commencées à 1 heure, les courses étaient terminées à 6 heures. Le juge arbitre, M. Lagoué, président de la Fédération Française, arrangeait les différends entre rameurs avec une bonne humeur si communicative que les intéressés se trouvaient désarmés.

Maintenant, avons-nous assisté à du « grand sport » ? Non ; mais le public qui était venu nombreux a pris un vif intérêt aux différentes courses, et plus d'un spectateur s'est certainement promis de « retourner voir ça ». Quant aux rameurs, leur gaieté n'était pas factice, et leur camaraderie a pris là une nouvelle force.

Parmi les rowingmen, reconnu : MM. Patry, Dufour, Tellier père et fils, Vichy, Sévin, P. et F. Flouest, Albert Thellier, Leroux, Mélandri, G. et E. Hosser, Courageux, Delaporte, Ch. Emden, etc., etc.

L'aimable commandant de l'école de Joinville-le-Pont, M. Chandezon, très épris des sports de plein air, assistait à la réunion.

Les courses avaient toutes lieu sur un parcours de 1.200 mètres avec passages sous le pont qui sépare les deux îles ; les rameurs partaient et arrivaient donc devant la tribune.

La course à un rameur scolaire, qui réunissait sept partants et avait donné lieu à deux manches préparatoires, a été gagnée par Herbinet, de l'École de pharmacie, devançant Defayer, de l'école Boule, et Deslinières, du collège Chaptal. (Temps, 7 m. 6 s.)

Il n'a pas fallu moins de cinq épreuves éliminatoires pour la course à un rameur de promenade ; toutes ont été disputées avec acharnement, le premier seul devant courir la finale. Ces rameurs sont vraiment surprenants de ténacité, de sang-froid, de style même. Le vainqueur, V. Thill, est un solide gaillard qui a très bien ramé ; le second n'est autre que son frère, N. Thill, qui, lui aussi, a des qualités incontestables. (Temps, 7 m. 11 s.)

Cinq épreuves encore dans la course à un rameur débutant dont la finale revient à Collin de la S. N. Marne, précédant Nachon du C. N. France. Le jeune rameur de la Marne, élevé à bonne école, sera un adversaire à craindre quand il aura pris un peu de force ; il a accompli une belle prouesse en battant Nachon. (Temps, 6 m. 58 s.)

Seuls les rameurs de Meaux et Chantreaux, de la S. N. Marne, manquent à l'appel dans la course à un rameur junior qui nécessite deux éliminatoires. Dans la finale, se trouvent en ligne Caudron du R. C. Paris, Canas et Chauvière du C. N. Paris et Guilbert de la S. N. Marne.

Caudron démarre rapidement et gagne dans un style très plaisant devant



Bouttemy, du Rowing-Club de Paris.

G. Guilbert à quatre longueurs, les autres assez loin. (Temps, 7 m. 10 s.)

A un rameur senior, d'Heilly et Bouttemy du R. C. Paris avaient fait le vide, ils courent seuls. Bouttemy dans un démarrage rapide prend une demi-longueur à son concurrent ; mais d'Heilly enlève, passe et se contente de mener ensuite et de gagner avec une longueur d'avance. (Temps, 6 m. 49 s.)



M. Combes, starter, donnant un départ.

Deux manches sont nécessaires pour la course à quatre rameurs débutants (en pointe) qui reste définitivement à l'équipe du C. N. France, composée de Taylor, Lucient, Grimaud, Nansé, battant l'équipe du même cercle montée par Defayer, Lelongt, Lemoussu, Franc. (Temps, 6 m. 13 s.) Gagné après une bonne lutte. Les autres équipes étaient celles de Pontoise et du C. N. Paris.

Avec la course à quatre rameurs de promenade (couple) nous assistons de nouveau à des luttes intéressantes ; les manches comme les finales sont disputées avec la plus grande énergie et les baladeurs font le meilleur temps de la journée, 5 m. 31 s. C'est l'équipe Bamboula-bleu, Picard, Saily, Maitrot et Lepape, précédant de 6 s. l'équipe Probst, H. et J. Berthet et Duprez.

La course à quatre rameurs de couple était courue d'avance, car aucune équipe ne pouvait prétendre battre celle du R. C. Paris, formée de d'Heilly, Bouttemy, Sculfort et Caudron, qui a gagné dans un canter.

Derrière elle, l'équipe de Pontoise, Naudeau, Groux, Sauvegrain, Aucourt, a fort bien marché et a su résister aux attaques du C. N. Paris et d'une seconde équipe du R. C. Paris. (Temps, 5 m. 34 s.)

Les moniteurs de Joinville en yole franche à quatre ont déployé une énergie farouche ; finalement l'équipe barrée par l'adjudant Gras a été victorieuse. Elle était composée des sergents Charton, Masuffre, Chauveau et Coste ; celle du sergent-major Charbonnel avait pour rameurs les sergents Pierrot, Manoury, Deloge et Gauchez. (Temps, 6 m. 8 s.)

Très bonne lutte à quatre rameurs juniors (pointe). La Marne et le Rowing-Club s'empoignent dès le départ ; mais les Marnois A. Guilbert, Grislin, Landrieu, Collin, plus musclés, résistent mieux et gagnent de deux longueurs. Les deux équipes du C. N. France qui complétaient le champ avaient abandonné. (Temps, 6 m.)

La dernière course de cette importante réunion était l'épreuve à quatre rameurs seniors (pointe). Elle a été pour le R. C. Paris, Bouttemy, Dorange, Sculfort et d'Heilly ; Le C. N. France, Rigaud, L. Rigaud, Poulbot, Boulnois, prenait la seconde place et précédait Marne de deux longueurs. (Temps, 5 m. 56 s.)

La saison d'aviron est maintenant virtuellement terminée. Les rameurs vont jouir d'un repos bien gagné sans pourtant négliger de venir, le dimanche, faire un tour au garage pour s'entretenir la main.

A. MAGNEZ.

(Cliché P. Boyé).



L'équipe gagnante de la course à quatre rameurs de couple.
En commençant par l'avant du bateau, les tireurs sont Caudron, Sculfort, Bouttemy et d'Heilly.

Une Chasse au Sanglier

Ainsi que l'a annoncé la Vie au Grand Air, nous publierons pendant la saison cynégétique une série d'articles sur les différentes chasses pratiquées en France : chasses à tir, en battues ou avec des chiens d'arrêt; chasses à courre du cerf, du sanglier et aussi du lièvre, chasse sous terre avec des fox-terriers, etc., etc. Nous donnons aujourd'hui un aperçu de la chasse au sanglier en battue et prochainement ce sera le tour d'une chasse au sanglier à courre.

ooo

Parmi les hôtes de nos grands bois le sanglier est un de ceux dont la poursuite présente le plus d'attrait; certes, la chasse du cerf a un caractère



Le départ des tireurs pour la battue de sangliers.

plus grandiose mais, aussi elle entraîne une multitude de frais qui ne sont pas à la portée de tous, exige une meute, des chevaux, des piqueurs, des valets à pied et à cheval, tout un attirail que ne peuvent se permettre aujourd'hui que les favoris de la fortune. Certains, il est vrai, chassent le sanglier à courre comme le cerf et possèdent un vautrait; ou, renouvelant la chasse de nos ancêtres les Gaulois, prennent, bon an mal an, une dizaine de bêtes noires avec des grands mâtons — chasse passionnante s'il en est et que nous conterons un jour aux lecteurs de la Vie au Grand Air. — Mais si on ne détruisait le sanglier en France que par ces deux méthodes, nos paysans auraient tôt fait de protester et de réclamer à cor et à cri une destruction plus efficace de ces terribles déprédateurs. C'est pourquoi la chasse du sanglier — animal nuisible — se pratique plus fréquemment à l'affût et en battue, et il n'en est pas qui puisse passionner le chasseur à un égal degré parce qu'il n'en est pas qui lui réserve d'aussi multiples et d'aussi vives émotions.

Pour une battue de sanglier — qu'on ne peut jamais préparer à l'avance, car ces animaux sont les plus nomades de nos bois, et on n'est jamais certain de les voir le lendemain là où ils ont été signalés la veille — il faut, comme s'il s'agissait d'une chasse à courre, faire le bois le matin même de la battue avec un limier. Plusieurs chasseurs devront au petit jour, tout comme des valets de limier de chasse à courre, avec un limier à la botte ou au trait, parcourir les chemins, les sentiers, les layons de la forêt et les bordures des plaines, à la recherche des empreintes. Lorsque la terre est humide, il y a du revoir, alors la tâche des quêteurs est aisée; mais si la terre est sèche, comme cela arrive fréquemment en été ou en hiver après les gelées, il faut des chiens de bon nez.

Une fois les traces relevées et les brisées d'attaque faites aux endroits de la dernière rentrée, les quêteurs viennent au lieu du ren-

dez-vous et fournissent leur rapport au directeur de la battue qui dresse son plan d'attaque, place les tireurs, sous le vent toujours, et envoie ses rabatteurs en ayant soin de leur faire faire un long circuit pour qu'ils commencent leur marche avec le vent dans le dos.

Au signal donné les traqueurs avancent en faisant le plus de tapage possible; souvent on les fait accompagner de chiens mâtons ou de petits chiens aboyeurs. Quant aux tireurs, ils se dissimulent de leur mieux derrière des broussailles ou adossés à de gros arbres, retenant leur souffle pour mieux entendre. Les sangliers s'annoncent par le bruit qu'ils font: ils sont encore loin qu'on entend un sourd ébranlement du sol. C'est alors pour le chasseur un moment d'émotion difficile à décrire, émotion que surmontent difficilement ceux qui assistent pour la première fois à l'une de ces battues. Lorsqu'une harde arrive ainsi sur la ligne des chasseurs, elle s'arrête non point par fatigue, mais par ennui: les abois des chiens, les cris des traqueurs l'agacent, l'irritent; les vieux de la bande « prennent leur disposition de combat », comme le ferait un bataillon qui prend contact avec l'ennemi, et il faut souvent les coups de fusil pour les décider à marcher.

Que de fois il arrive qu'un vieux sanglier, un solitaire, se détache de la harde et fonce sur le chasseur, qui court les plus grands dangers s'il n'a le coup d'œil juste et le fusil rapide. Quand un solitaire arrive ainsi comme une avalanche hurlante ses soies soulevées doublent le volume de son corps, et donnent un caractère léonin à cette physionomie un peu triviale: ses yeux flamboient comme deux braises incandescentes; de sa gueule sanguinolente s'échappe un souffle rauque auquel se mêle le bruissement de ses mâchoires qui s'entrechoquent. L'animal ainsi est vraiment beau!

Devant la carabine, il est quand même menaçant; touché à mort, il tombe aussi intrépide; dans ses dernières convulsions il semble toujours défier son adversaire et s'efforce de lancer encore un dernier coup de boutoir!

Le sanglier est moins rapide que le cerf mais plus robuste, et il va avec une vitesse qui étonne chez un animal aussi trapu et courtaud; dans sa fuite rien ne l'arrête, rien ne le dérange; il fait sa trouée dans les haies les plus épaisses et les buissons les plus épineux. Et quand il a parcouru ainsi une quinzaine de kilomètres, il s'arrête, renifle et attend le reste de la harde qui aura échappé aux balles des chasseurs.

Dans les battues de sangliers, presque toujours ordonnées par l'autorité préfectorale et demandées par les cultivateurs, on convoque tous les chasseurs et tireurs du pays; les habitants de tous les villages environnants viennent servir de traqueurs; aussi avec ces éléments divers il faut une grande discipline pour ne pas risquer un insuccès. C'est affaire au directeur de la battue de se montrer énergique et habile.

PAUL MÉGNIN.



Le premier ragot vient d'être tué. Les chasseurs se préparent à continuer la chasse.



Un limier au trait, sur la piste du sanglier.

CIRQUES ET MUSIC-HALLS

Aux Folies-Bergère

Jeux Icaréens

Les Kremo

Parmi les acrobates de tapis, ceux qui pratiquent les jeux icariens sont, certes, les plus beaux, les vrais olympiens; car ils doivent allier la force musculaire à l'adresse, à la grâce et à l'élégance; en ce moment deux troupes, deux familles se disputent la palme, aux Folies-Bergère les Kremo, à l'Olympia les Scheffer. Nous présentons aujourd'hui aux lecteurs de la Vie au Grand Air la famille Kremo.

○ ○ ○

L'ART des gymnasiarques et des acrobates — car c'est un art en même temps qu'un sport — se conserve dans certaines familles, traditionnellement avec des habitudes de respect et d'obéissance qu'on ne trouve que rarement dans d'autres professions.

Un exemple frappant nous est donné en ce moment chez les Kremo, cette troupe d'acrobates que l'intelligent manager des Folies-Bergère, M. Marchand, a su deviner, il y a deux ans, lors de leur premier passage à Paris. Cette troupe qui se compose de treize personnes est une vraie famille — cela n'est plus très commun aujourd'hui : — neuf d'entre eux, filles et garçons, sont les enfants du père Kremo; les quatre autres, dont deux jumeaux, sont ses neveux.

Tous s'entendent admirablement bien et obéissent « au doigt et à l'œil » au père Kremo qui a fait l'éducation professionnelle de sa troupe d'acrobates et poussé au dernier degré sa perfection. Kremo a réussi aussi bien que possible: il a déjà fait le tour du monde, recueillant une moisson de bravos, de dollars, de marks, de livres et de billets de banque; les directeurs de cirques et de music-halls se disputent ses engagements. Marchand aurait voulu l'avoir l'an prochain: impossible; ses mois sont pris jusqu'à la fin de 1903.

Il est vraiment curieux de vivre quelques temps parmi ces artistes: ces « familles » que vous voyez pirouetter sur une scène, souriant toujours au



Une famille pour qui le grand écart n'a plus de secrets.



Le repos après le travail.

public, n'ont point un sourire forcé: ils sont heureux de leur métier, jaloux de leur art; leurs mœurs sont patriarcales. La répétition, le travail pour ces gens-là remplissent toutes les heures de la journée qui ne sont point prises

par le spectacle; et ce travail continu des muscles est la cause d'une fatigue physique très saine, très fortifiante et aussi très morale.

Avant d'aborder ce qu'on est convenu d'appeler les « jeux icariens », il faut commencer par rompre le corps par une série d'exercices de gymnastique et d'assouplissement dont la série innombrable des sauts forme la base. C'est d'abord le saut périlleux en arrière, de pied ferme, sans tremplin ni « batoude », plus facile que le saut périlleux en avant. Le gamin — car il faut commencer très jeune — a les reins sautés dans une solide ceinture assez semblable à nos ceintures de gymnastique, mais avec un anneau au-dessus de

chaque hanche; une double corde tendue passe par ces anneaux et permet de soutenir le sauteur: celui-ci s'efforce de tourner autour de l'axe formé par les deux cordes en pesant de moins en moins sur l'appui; au bout de quelques semaines, il arrive à sauter seul. Puis viennent les exercices en souplesse: la souplesse en avant qui consiste à poser les mains à plat sur le sol de façon à supporter le corps en équilibre, les jambes ouvertes ou pressées; la souplesse en arrière, le corps s'arquant en sens inverse, les mains venant rejoindre les talons; la courbette, lancement du corps en arrière sur les mains et redressement par une détente de jarret. De ces divers exercices déroule le saut périlleux en arrière; puis le saut de singe, décomposition du saut périlleux en arrière; la rondade, courbette en arrière et toute la variété des sauts périlleux: saut arabe, saut périlleux de côté en partant d'un seul pied; saut de lion, saut de singe en avant; saut de poltron, relèvement d'un coup de rein étant couché sur le dos; casse-cou en avant, saut sans les mains sur la nuque.

Ce n'est que lorsque l'acrobate est très familiarisé avec les sauts qu'il peut tenter d'autres exercices. Les Kremo, qui sont nombreux et dont le père est un habile et un audacieux, ont pu trouver une grande variété d'exercices, car ils joignent une adresse extraordinaire à une audace qui, à certains moments, paraît terrifiante, surtout étant donné que les plus audacieux sont de tout jeunes enfants de huit à treize ans.

(Clichés P. Doyé.)

PAUL MÉGNIN.



Une répétition, le « père » Kremo étudie quelque nouvelle figure.



BLOC-NOTES DU SPORTSMAN

HIPPISME

ÉPREUVES A VENIR

Dimanche 13 octobre. — Longchamp, Auch, Lyon Fontainebleau, Bastia.
Lundi 14 octobre. — Saint-Cloud.
Mardi 15 octobre. — Saint-Ouen.
Mercredi 16 octobre. — Colombes.
Jeudi 17 octobre. — Chantilly.
Vendredi 18 octobre. — Maisons-Laffitte.
Samedi 19 octobre. — Auteuil.

PRINCIPAUX RÉSULTATS

SAINT-CLOUD. — **Lundi 30 septembre.**

Prix de la Bergerie (handicap), 10.000 fr. — Distance : 3.200 mètres.

Amer-Picon, au comte de Ganay..... (Rigby). 1
Mademoiselle-de-Longchamp..... (G. Stern). 2
Cyclamen II..... (Mac Dermott). 3
Gagné d'une longueur et demie, le 3^e à quatre longueurs.

SAINT-OUEN. — **Mardi 1^{er} octobre**

Steeple-chase de trois ans, 20.000 fr. — Distance : 3.200 mètres.

Utopie, à M. E. Giles..... (F. Bates). 1
Manassés..... (J. Turner). 2
Chilpéric..... (Chapman). 3
Gagné d'une demi-longueur, le 3^e à une longueur.

COLOMBES. — **Mercredi 2 octobre.**

Prix de Longchamp, 5.000 fr. — Distance : 2.100 mètres.

Sainfoin, à M. P. Aumont..... (G. Robert). 1
Rose-Kite..... (Ch. Childs). 2
Marteau..... (Blakman). 3
Gagné de deux longueurs, le 3^e à cinq longueurs.

Prix J'y Suis (haies), 6.000 fr. — Distance : 2.800 mètres.

L'Aiglon II, au comte C. de Cherisey..... (A. Flint). 1
Anslow..... (A. Clay). 2
Querrelleuse..... (Boon). 3
Gagné d'une demi-longueur, le 3^e à une longueur.

5^e Prix de la Société des Steeple-chases de France (steeple-chase), 5.000 fr. — Distance : 3.800 mètres.

Bonny-Winkfield, à M. E. Thiébaux..... (Wright). 1
Ivresse..... (Albert Johnson). 2
Bois-Baudrais..... (J. Turner). 3
Gagné de trois longueurs, le 3^e à deux longueurs.

MAISONS-LAFFITTE. — **Jeudi 3 octobre.**

Prix Chalet, 6.000 fr. — Distance : 1.400 m.

Mayotte, à M. F. Charron..... (G. Stern). 1
Duchesse..... (Bridgland). 2
Récaldia..... (Mac Intyre). 3
Gagné d'une demi-longueur, le 3^e à une encolure.

Prix Merlin, 8.000 fr. — Distance : 2.600 mètres.

Limonade, à M. F. Charron..... (Milton Henry). 1
Isère..... (G. Stern). 2
Yella..... (Mac Intyre). 3
Gagné de deux longueurs, le 3^e à une longueur 1/2.

Prix de Jardy (handicap), 6.000 fr. — Distance : 1.000 mètres.

Verdi, à M. I. Wysocki..... (A. Carter). 1
Bania..... (G. Stern). 2
Bestiole..... (Milton Henry). 3
Gagné d'une demi-longueur, le 3^e à 3/4 de longueur.

NEWMARKET. — **Jeudi 3 octobre.**

The Jockey Club Stakes, 250.000 fr. — Distance : 2.000 mètres.

Pietermaritzburg, à M. Faber..... (M. Cannon). 1
Espom-Lad..... (Gomez). 2
Diamond-Jubilee..... (H. Jones). 3
Gagné d'une demi-longueur, le 3^e à une encolure.

ENGHIEN. — **Vendredi 4 octobre.**

Prix du Dauphiné (steeple-chase), 5.000 fr. — Distance : 3.000 mètres.

Castiglione III, au baron Roger..... (Gildin). 1
Guindal..... (Tamin). 2
Luron..... (Whittle). 3
Gagné de deux longueurs 1/2, le 3^e à une longueur.

Prix de la Turbie (steeple-chase, handicap), 5.000 fr. — Distance : 4.000 mètres.

Sonora, à M. H. Mure..... (To Newby). 1
Fox..... (A. Newby). 2
Esperanza..... (Albert Johnson). 3
Gagné d'une tête, le 3^e à une encolure.

LONGCHAMP. — **Samedi 5 octobre.**

Prix du Rond-Point, 5.000 fr. — Distance : 2.000 mètres.

Abdy, à M. Maurice de Gheest..... (Mac Intyre). 1
Doux-Pays II..... (Rigby). 2
White-Heather..... (Mac Dermott). 3
Gagné d'une tête, le 3^e à deux longueurs.

Prix du Ranelagh, 6.000 fr. — Distance : 1.100 mètres.

Butor, à M. I. Wysocki..... (W. Pratt). 1

Le Gérant : JARRIGE

La Bellâtre..... (J. Reiff). 2
Dinah..... (Mac Dermott). 3
Gagné d'une longueur, le 3^e à une demi-longueur.

Prix de Billancourt (handicap), 8.000 fr. — Distance : 2.200 mètres.

Mistoufle, à M. J. Gadola..... (Rigby). 1
Bania..... (Dodd). 2
Mademoiselle-de-Longchamp..... (G. Stern). 3
Gagné de 3/4 de longueur, le 3^e à une longueur 1/2.

Cratère International, 25.000 fr. — Distance : 1.100 mètres.

Derbouka, au comte de Fels..... (Spears). 1
Farnus..... (G. Stern). 2
Top-Hané..... (A. Childs). 3
Gagné de deux longueurs, le 3^e à une demi-longueur.

Prix des Fortifications, 5.000 fr. — Distance : 3.000 mètres.

Lydia, au comte Le Marois..... (Rigby). 1
Milady..... (Milton Henry). 2
Nitouche..... (Mac Dermott). 3
Gagné de 3/4 de longueur, le 3^e à une longueur 1/2.

LONGCHAMP. — **Dimanche 6 octobre.**

Prix Saint-Roman, 10.000 fr. — Distance : 3.000 mètres.

Aiba, à M. A. Espir..... (Rigby). 1
Clerval..... (Bowen). 2
Le Béarnais II..... (E. Watkins). 3
Gagné de trois longueurs, le 3^e à une demi-longueur.

Prix de Newmarket, 10.000 fr. — Distance : 2.000 mètres.

Ismérie, à M. A. Merle..... (Milton Henry). 1
Alta-Loma..... (J. Reiff). 2
Saint-Armel..... (E. Watkins). 3
Gagné de 3 longueurs, le 3^e à deux longueurs 1/2.

Prix du Conseil municipal, 100.000 fr. — Distance : 2.400 mètres.

Kilmarnock II, à M. W.-C. Whitney..... (J. Reiff). 1
Jacotte..... (G. Stern). 2
La Camargo..... (E. Watkins). 3
Le Gers..... (Rigby). 4
Gagné d'une longueur 1/2, le 3^e à une tête, le 4^e à 5 longueurs.

Prix des Gravilliers (handicap), 8.000 fr. — Distance : 2.400 mètres.

Amérique, à M. J. Gadola..... (Rigby). 1
Fitz-Monarque..... (W. Pratt). 2
Harris..... (Milton Henry). 3
Gagné de quatre longueurs, le 3^e à une longueur.

Prix de l'Aqueduc, 6.000 fr. — Distance : 2.200 mètres.

Limonade, à M. F. Charron..... (G. Stern). 1
Pile-ou-Face..... (Milton Henry). 2
Kodack..... (Rigby). 3
Gagné d'une longueur, le 3^e à trois longueurs.

CYCLISME

ÉPREUVES A VENIR

Dimanche 13 octobre. — CHAMPIONNAT DE FRANCE (professionnels) de 100 kilomètres au vélodrome du Parc des Princes.

PISTE MUNICIPALE. — **Cratère d'Automne**, réunions interclubs (amateurs U.S.F.S.A.-F.C.A.F.) organisée l'après-midi.

PISTE MUNICIPALE. — **Championnat de vitesse** de la F.C.A.F. organisée l'après-midi.

FRANCE. — Agen, Alençon, Bordeaux, Cavaillon, Chartres, Dijon, Limoges, Lyon (Grand Prix d'Europe), Marseille, Montcourt, Nantes, Roubaix (Grand Prix), Wassy.

ÉTRANGER. — Buenos-Ayres, Anvers (championnat de Belgique de 100 kilomètres), Turin, Leipzig, Zurich.

Mardi 15 octobre. — PARIS. — Congrès annuel de l'Union Vélocipédique de France, à la Mairie du 1^{er} arrondissement.

Jeudi 17 octobre. — Meeting de Turin (2^e journée).

PRINCIPAUX RÉSULTATS

Dimanche 29 septembre. — BREVET ROUTIER ANNUEL DE 150 KIL. DE L'U.V.F. — **Disputé de Champany à Coulommiers et retour** : 1, Pasquier, 5 h. 1 m. 2/5 ; 2, Lefieux, 5 h. 2 m. ; 3, Mathias, 5 h. 14 m. ; 4, Beugin, 5 h. 14 m. 2/5 ; 5, Beauvais, 5 h. 23 m. 21 s. ; 6, Fremont, 7, Frédéric, 8, Wollaing, 9, Vierling, 10, Viel, Robin.

Prix Petit (U.S.F.S.A.). — 50 kilomètres Champany-Couber et retour : 1, Fray, 1 h. 27 m. 51 s. ; 2, Auger, 3, Cardinali, 4, Nayal, 5, Vallet, 6, Hug, 7, Massip, 8, Frey, 9, Dubost, 10, Gayard.

BEAUMONT-DE-LOMAGNE (Tarn-et-Garonne). — **Régionale, 2 000 m.** : 1, Ratinaud, 2, Pregnac, 3, Treze-gues. T. : 3 m. 11 s. — **Internationale, 3 000 m.** : 1, Denestèbe, 2, Ratinaud, 3, Pregnac. T. : 5 m. 20 s. — **Demi-fond, 15 kil.** : 1, Ratinaud, 2, Denestèbe, 3, Pregnac. T. : 25 m. 59 s.

BEAUVAIS. — **Internationale, 1 000 m.** : 1, Gougoltz, 2, Hermann, 3, Guignard. — **Primes** : 1, Guignard, 2, Gougoltz, 3, Soler.

Lundi 30 septembre. — VAILSBURG. — **Match de 5 milles.** — 1^{re} manche : 1, Michaël, 2, Mac-Farland. T. : 7 m. 42 s. 3/5 ; 2^e manche : 1, Michaël, 2, Mac-Farland. T. : 7 m. 59 s. 4/5. — **Handicap, 2 milles** : 1, Fenn

(scr.) ; 2, Kimble (90) ; 3, Freeman (60). — **Scratch, 8 045 m.** : 1, Fisher ; 2, Kramerg ; 3, Bowler. — **Record du monde du mille (1 609 m.)** à bicyclette à pétrole, par A. Champion, en 1 m. 15 s.

Dimanche 6 octobre. — VÉLODROME DU PARC DES PRINCES. — **Primes, 10 kil.** : 1, Jue ; 2, Bruni ; 3, Millo. T. : 14 m. 42 s. 1/5. — **Championnat de France, 1 000 m.** : 1, Jue ; 2, Bourotte ; 3, Jacquelin ; 4, Bonnevie ; 5, Millo. T. : 2 m. 23 s. — 50 kilomètres, avec entraîneurs à bicyclette : 1, Ruinat ; 2, Bourotte ; 3, Gougoltz ; 4, Lorgeou. T. : 1 h. 17 m. 27 s. 2/5.

BORDEAUX. — **Championnat du Sud-Ouest, 2 000 m.** : 1, Chapel ; 2, Villefranche ; 3, Foucaud. T. : 4 m. 25 s. — **Grand Prix de Bordeaux, 2 000 m.** : 1, Th. Ellegaard ; 2, Conelli ; 3, Rutt. T. : 4 m. 35 s. 3/5. — **Handicap international, 1 000 m.** : 1, Mayer (35) ; 2, Rutt (5) ; 3, Villefranche (40). T. : 1 m. 15 s. — **Tandems, 10 kil.** : 1, Foucaud-Ratinaud ; 2, Van der Knoop-Mulder ; 3, Vannoni-Villefranche. T. : 14 m. 6 s.

TOURS. — **Match poursuite Rosière-Lefèvre** : 1, Lefèvre en 30 tours. — **Match d'une heure** : 1, Miller, 52 kil. 400 ; 2, Taylor.

GENÈVE. — **Six heures** : 1, Simar, 177 kil. 200 ; 2, Jaack, à une longueur ; 3, Vendredi ; 4, Bosshardt.

LORIENT. — **Régionale, 5 000 m.** : 1, Poulain ; 2, Huat ; 3, Meheut. T. : 10 m. 34 s. 4/5. — **Internationale, 5 000 m.** : 1, Poulain ; 2, Anzani ; 3, Meheut. T. : 10 m. 11 s. 1/5. — **Honneur, 2 000 m.** : 1, Poulain. T. : 3 m. 22 s.

SAINT-ÉTIENNE. — **Internationale** : 1, Champon ; 2, Moussier ; 3, Troussellier.

MILAN. — **Scratch professionnels** : 1, Brusoni ; 2, Carapezzi. — **Championnat amateurs** : 1, Ghirardelli ; 2, Discorsi ; 3, Garanzini.

CHALLENGE DU COMITÉ DIRECTEUR DE L'U.V.F. — 50 kilomètres sur la route de Versailles à Choisy-le-Roi et retour : 1, Chaudron (7 m.), 1 h. 23 m. 3 s. ; 2, Seigneur (5 m.), 1 h. 24 m. 30 s. ; 3, Fillion (5 m.), 1 h. 35 m. 5 s. ; 4, Mossman (7 m.), 1 h. 35 m. 7 s. ; 5, Jalabert (5 m.), 1 h. 35 m. 10 s.

Classement par clubs. — 1, Club Cycliste de Plaisance, 30 points ; 2, Cyclo Club de Paris, 41 points ; 3, Grelot de la Pépinière, 47 points ; 4, Bicyclette Boulonnaise, 49 points ; 5, Union Cycliste Batignollaise, 52 points.

CHALLENGE DUBONNET (U.S.F.S.A.). — 50 kilomètres sur la route de Versailles à Choisy-le-Roi et retour : 1, Bernard, 1 h. 6 m. 31 s. ; 2, Nicolas, 1 h. 6 m. 42 s. ; 3, Sassin, 1 h. 11 m. 7 s.

Classement par clubs. — 1, Union sportive de l'Ouest, 10 points ; 2, Pédale Monceau, 26 points ; 3, Amical Cycle du Pré-Saint-Gervais, 44 points.

VERSAILLES-RAMBOUILLET ET RETOUR. — 60 kilomètres interclubs U.S.F.S.A.

1, Noyel, 2 h. 24 m. ; 2, Barbé, 2 h. 25 m. ; 3, Beauvais.

AUTOMOBILE

ÉPREUVES A VENIR

Lundi, 14 octobre. — PARIS. — Ouverture du Concours de moteurs fixes à l'alcool organisé par l'Union Automobile de France.

Mardi, 15 octobre. — Concours de l'Automobile Club néerlandais.

Vendredi, 18 octobre. — Ouverture de l'exposition automobile de Leipzig (Allemagne).

ÉCHOS

Le mot « automobilisme » vient d'être consacré par l'Académie française qui a admis ce néologisme dans son Dictionnaire.

La mère du Khédive d'Égypte vient de faire l'acquisition, pour la somme de 30.000 francs, d'un superbe landau automobile. Le chauffeur a été choisi parmi les plus avisés « professionnels » de Paris et se trouve déjà en route pour Le Caire.

UN ANCÊTRE. — On vient de retrouver les papiers de service d'un omnibus nommé « Erin » (le nom populaire de l'Irlande) qui fit en 1835 le service entre Londres et Birmingham, puis en 1836 entre Stratford, Paddington et Islington.

Le véhicule couvrit 4.200 milles et transporta 12.761 voyageurs.

YACHTING

ÉPREUVES A VENIR

Dimanches 6, 13, 20 et 27 octobre. — PONTOISE (Courses de Sociétés). — MEULAN (C.V.P.). — NOGENT-JOINVILLE (Société de la Voile).

PRINCIPAUX RÉSULTATS

COUPE AMERICA. — 2^e manche, samedi 28 septembre : Columbia (43 s. de handicap) bat Shamrock II (scr.) de 1 m. 22 s. franchissant la bouée d'arrivée 37 s. avant ce dernier. Les 30 milles aller et retour couverts par Columbia, en 4 h. 30 m. 8 s.

3^e manche, mardi 1^{er} octobre. — Sans résultat, la course est arrêtée au bout de 5 h. 1/2 de marche, la limite de temps fixée ayant été dépassée. Le Shamrock II était en tête.

4^e manche, jeudi 3 octobre. — Columbia (43 s.) bat Shamrock II (scr.) de 3 m. 36 s. Les 30 milles, parcours triangulaire, couverts par Columbia en 3 h. 16 m.

5^e manche, vendredi 4 octobre. — 1, Columbia battant Shamrock II de plus d'une minute :

Le Columbia, ayant remporté 3 victoires, conserve la Coupe.

ATHLÉTISME

ÉPREUVES A VENIR

Dimanche 29 septembre. — Interclubs de Maisons-Laffitte à Clichy, 15 kilomètres (U.S.F.S.A.). — 1, Michel Théato, 52 m. 21 s. ; 2, Ch. Kugel, 54 m. 18 s. ; 3, Fortin, 55 m. 2 s. ; 4, Mansard ; 5, Bottieau ; 6, Ro ; 7, Callmann ; 8, Flambar ; 9, Lavocat ; 10, Voiturier.

Dimanche 13 octobre. — Marathon amateurs, organisé par l'Auto-Vélo, avec départ et arrivée au vélodrome du Parc des Princes.

Dimanche 13 octobre. — Challenge de marche la F.S.A.F., 20 kilomètres sur la route de Châtillon-Versailles.

AVIATION

PRINCIPAUX RÉSULTATS

Dimanche 29 septembre. — RÉUNION DE LA COUP DE PARIS, organisée en Marne. — Toutes les épreuves sur 1 800 mètres.

Skiffs juniors. — 1, Cordier ; 2, Gauderman. Coupe de Paris. — 1, Prével ; 2, Gaudin.

PHOTOGRAPHIE

ÉCHOS

L'Union Sportive Poitevine informe les amateurs de vingt départements compris dans le concours de photographie qu'elle a organisée que ce concours est clos depuis le 10 octobre.

Pour tous renseignements, adresser Mexico, café Condé, Poitiers.

AÉROSTATION

ÉCHOS

LE PRIX DEUTSCH. — Un émule des Saint-Dumont, Roze et autres aspirants à la solution du problème de la navigation aérienne, nous est annoncé d'Amérique. Une dépêche de Rio-de-Janeiro au New-York Herald nous apprend que Senhor Auguste Severo, député du I sil, part pour Paris où il vient prendre part aux compétitions du prix Deutsch avec une aéroplane de son invention appelée La Paz.

BOXE

ÉCHOS

Kid Mac Coy, le fameux pugiliste américain vient débarquer en Angleterre, à Liverpool, venant de New-York sur le steamer Majestic. Il espère pouvoir se rencontrer avec les meilleurs boxeurs anglais.

Le célèbre boxeur John Sullivan, qui fut champion du monde il y a quelques dix ans, vient de tourner bookmaker, son âge ne lui permettant plus de lutter à chances égales contre les meilleurs pugilistes.

NATATION

ÉCHOS

LA TRAVERSÉE DU NIAGARA. — Une actrice Miss Naud Willard, qui voulait traverser les cataractes du Niagara en tonneau a trouvé la mort en exécutant cette tentative, le 19 septembre.

BIBLIOGRAPHIE

Nous apprenons l'apparition d'un nouveau journal, Locomotion, une grande Revue hebdomadaire technique dont la rédaction en chef est confiée à nos excellents confrères L. Baudry de Saunier et Gaston Sancier. Nos meilleurs souhaits de prospérité à notre jeune confrère.

PETITE CORRESPONDANCE

Un abonné à l'Herminette. — Merci de vos aimables publications. Nous nous efforçons de les mériter encore davantage à la suite.
Ener. — Nous allons étudier votre proposition qui ne paraît pas compatible avec l'organisation de la V.G.A.
Un abonné anversois. — Nous verrons à vous satisfaire.

PHOSPHATINE FALIÈRES, aliment des Enfants

Corbeil. — Imprimerie Ed. CRETE.

Petites Annonces de la " Vie au Grand Air "

partir du prochain numéro, le prix de nos petites annonces sera porté à

UN FRANC la ligne de 40 lettres

Toute fraction de ligne sera comptée comme ligne entière.

asse pas de jours sans que nos lecteurs nous écrivent pour nous faire part des excellents résultats qu'ils ont obtenus en se servant de nos petites annonces.

er qui vient, il n'y a pas de meilleur moyen de se débarrasser des articles de sport ayant cessé de plaire.

FRANCES SPORTIVES

général des Assurances, 20, rue Taitbout, Paris.

Téléphone 283-41.

nce contre les accidents, pour être bien à-dire pour donner à ceux qui la con-
line et entière garantie, doit être faite
coup de soin et demande le concours
stes rompus à la confection des contrats
uent cette garantie.

gisse d'assurances d'automobiles, de che-
itures, ou d'assurances individuelles, la
scrite ne vaut que par les clauses y ins-
ises qui varient à l'infini, suivant le cas.
général des Assurances, 20, rue Tait-
is, se charge de toutes les assurances en
tout particulièrement des assurances
our lesquelles il s'est spécialisé.
sportsmen qui voudront être bien assu-
pas payer des primes exagérées feront
de s'adresser à l'Office général des
20, rue Taitbout, Paris, qui leur
utes satisfactions.

ande, l'Office général envoie donner
t toutes les explications utiles.
ner rendez-vous, écrire ou téléphoner
(5879)

AUTOMOBILES

le Mors, forme Dog-Cart, 6 places,
cylindres, carrosserie Rothschild. Mod.
excep. 2500 fr. S'adr. bur. du Journal.

onneau Korn, moteur Aster 6 ch. 1/2,
Longuemare, deux trains, continental,
ot, parf. état, très peu roulé, marche
adresser M. Albert, Vie au Grand Air.
(6140)

automobile Peugeot. — Ecrire Docteur
a Ville-aux-Clercs, (Loir-et-Cher). (6174)

use double emploi, voiture Darracq
onneau châssis long, roues bois, 4.500 fr.
usine Mouillot, avenue Gare, Orlon.
(6133)

4 chev., état neuf à l'essai, 2.100 fr.
q 6 1/2, neuve, tonneau grand châssis,
s, 3.900 fr. S'adr. Paris-Chauffeur, 51,
ntin.
(6165)

CHIENS

Santé de Chavançon (Oise), 1 heure
azare-Chars. Etablissement unique, de
te (vétérinaire). Pension modèle, mois
nement quotidien sur 200 hectares
ens malades promptement rétablis.)
lomicile, Paris, 2 fr.
x Chiens arrêt et courants, garan-
sés, prix modérés (essais sur place).
-19.
(6070)

beau chien de berger, huit mois,
race très pure, et excellent de garde;
avenue de St-Mandé, Paris, ou télé-
32.
(6175)

ley, 2 ans, née Ecosse, superbe, grande
apiers, occasion amateur, 100 fr. —
du-Nord.
(6178)

chiot chiotte briquet d'arfois toute
onant ressemblance, 3 mois, parents
graphie, 30 francs pièce. Gérault,
se.
(6180 bis)

ox-terrier, 12 mois, bien taché, doux.
détails par lettre. De Fleurac, montée
on-Vaise.
(6179)

Brünner, 10 francs. — Baldhead,
— Jeunes, 4 francs. — Boulants
francs. — Léo Senchou, Casseneuil
ne).
(6173)

COLLECTIONS

A céder bonnes conditions : « La Revue des
Revue », depuis 1898 à ce jour. La « Grande Revue »
année 1898 à ce jour. Ecr. ou s'adr. M. Albert. Vie
au Grand Air.
(1688)

A vendre au plus offrant « Vie au Grand Air »
1898-1899 complet (68 numéros). Un volume relié.
— Sarzacq, 12, Notre-dame-de-Lorette Paris (6183)

Vie au Grand Air, collection complète, 160 nu-
méros et « Vie Illustrée », 20 premiers numéros, à
vendre 70 francs. Emile Garcin, rue Sainte, 43, au
1^{er}, Marseille.
(6181)

DIVERS

On demande deux tapisseries anciennes de 3 m.
sur 3 Louis XV, genre Watteau, avec petits
sujets. Envoyer propositions à M. Albert, aux
bureaux du journal.

On achèterait une bibliothèque composée d'envi-
ron 500 vol. d'auteurs modernes : romanciers, his-
toriens, poètes, etc. Ces volumes devraient être
reliés et faire partie autant que possible de belles
éditions (Lemerre, Jouaust, etc.). S'adresser à la
rédaction du Journal.
(1456)

Santé à tous les animaux par l'« Animaline ».
Brochure explicative adressée sur demande à
M. Jacquemaire, pharmacien, à Villefranche-sur-
Saône.
(5880)

Maison très importante, fondée en 1753, demande
représentants pour la vente des huiles et savons;
fortes commissions. — Ecrire à A. Binet, proprié-
taire du Grand Moulin d'huile, vice-consul de
Bolivie, à Lambesc (Provence).
(6176)

Vendre 200 fr., ou échanger superbe perroquet
parlant admirablement bien, contre beau chien
courant, extra sur lièvre; inutile médiocrité, essai
réciproque, un mois. — Gérault. Satigny (Suisse).
(6180)

Trois sculptures bois provenant pagode Chine,
rares, 1m50 carrés environ chacune. Photogra-
phies Labosier. St-Didier-Thoissey (Ain). (6177)

Quadri Dion, culasse Buchet, faisant 2 ch. 1/2,
roue avant tricycle, bon état, 700 fr. Thiboust,
40, rue Singer.
(1685)

Divorce, séparation de corps et de biens, à for-
fait, prompt solution. Gaillardon, avocat,
1, rue J.-J.-Rousseau, Paris.
(182)

MOTOCYCLE

Patins Chouberski caoutchoucs pleins, étatneuf,
25 francs. Saudray, 8, rue de Siam.
(1686)

*** EXCELSIOR ***
GRAND HOTEL
NICE RÉGINA CIMEZ
LE PLUS CONFORTABLE & LE PLUS HYGIÉNIQUE
Nourriture saine
Consommations de Premier Ordre
ARRANGEMENTS POUR FAMILLES
ENVOI DU TARIF SUR DEMANDE

LE GUIDE DU SPORTSMAN
Hôtels recommandés

BORDEAUX GRAND HOTEL DE NICE. Re-
commandé aux Voyageurs et Fa-
milles. Electricité, Salle de Bains.

CASTRES HOTEL DU NORD (CAUQUIL,
propriété). Recommandé à MM. les
Voyageurs de Commerce et Touristes. Auto-garage.

DAX GRAND HOTEL DE LA PAIX (V^e BARBE).
Recommandé aux Voyageurs. Auto-garage.

LIBOURNE HOTEL LOUBAT. Téléph., jardin.
cave renommée, prix modérés.

LIMOGES GRANDS HOTELS CAILAUD et
de la Paix réunis. Paul AMBLARD,
Propriétaire, Vaste garage pour Automobiles; Fé-
léphone, Ascenseur, Essences.

NÉRAC HOTEL DE FRANCE. Recommandé
aux Voyageurs.

PÉRIGUEUX GRAND HOTEL DE FRANCE,
Recommandé aux Touristes et
Voyageurs. Garage pour automobiles.

RISCLE HOTEL DE FRANCE. Recommandé
aux Voyageurs.

SAINT-MALO HOTEL FRANKLIN sur la
mer. Recommandé aux Tou-
ristes et Voyageurs.

Mécaniciens recommandés
AGEN NONET ET BOURINET, près de la Gare,
boulevard Carnot. Automobiles, Cycles,
Machines à coudre, réparations, accessoires, garage.
Essence Moto-Naphta et Stellite.

LIBOURNE J. LAFON, 18, rue Chanzy. Vente,
location, réparations, motocycles,
auto-garage, téléph.

MARSEILLE PHENIX-MACHINES, 62, rue
Saint-Ferréol. Cycles. Accessoires.

TOULOUSE AUTO-GARAGE, 5 fosses. L. Bon-
neville, constr. mécanicien. A. C. F.,
52, boulevard Carnot. — Le meilleur garage du Sud-
Ouest.

OFFICIERS MINISTÉRIELS

MAISON à Paris. r. Lecourbe 195 et r. L'Abbé-
Groult, 51. R. 7.800 f. M. A. P. 55000 f. MAISON
à Billancourt, r. Seine, 9. c^{ee} 452^m M. a. P. 12000 f
Adj. s. 1. ench. Ch. Not. Paris 22.8^{bre} Me BOURDEL,
N. 30. r. Beuret.

Echos

FOOT BALL

A l'occasion de l'ouverture de la saison de
Foot Ball, la maison
Au Petit Matelot, 43,
quai d'Anjou, à Paris,
très renommée pour tous
les accessoires de ce sport
tels que chemises, mail-
lots etc., etc., adresse
franco son catalogue à
tous les amateurs qui
lui en feront la demande.

Pour la saison d'hiver MM. les chauffeurs trou-
veront toujours en ma-
gasin un choix con-
sidérable de vêtements
de peaux ou fourrures
très soignés à des con-
ditions exceptionnelles
et défiant toute con-
currence.

Cette importante mai-
son tient aussi à la
disposition de MM. les
chasseurs tous les vê-
tements et accessoires de chasse.

LES GRANDES PREMIÈRES

C'est mardi, 1^{er} octobre, qu'a eu lieu l'une des
plus sensationnelles, des plus passionnantes pre-
mières pour le " Tout Paris " élégant et mondain,
l'inauguration des nouveaux Magasins de High Life
Tailor, 12, rue Auber. Sur cette scène, ou plutôt
dans ce palais féerique, décoré avec un goût
exquis, le célèbre artiste a entassé le choix incal-
culable de ses merveilleuses créations pour la saison
d'hiver, les divins modèles de ses costumes-tailleur
pour dames à 95 fr., de ses superbes pardessus
et complets sur mesure à 69 fr. 50 pour hommes.
C'est un véritable éblouissement.

L'Exposition des Nouveautés d'hiver à sa Maison
principale, 112, rue Richelieu, a obtenu tout autant de succès.

Nous engageons donc nos lecteurs et lectrices à
aller visiter ces deux admirables Expositions.

VICHY CHEZ SOI

L'eau de Vichy à domicile n'a de succès qu'en
raison de la source que l'on boit, et depuis les
nombreuses fraudes et substitutions qui s'exercent
au détriment de la santé de l'acheteur, il importe
plus que jamais d'exiger le nom de la source
Vichy Célestins ou Vichy-Grande Grille ou
Vichy Hôpital dont les bouteilles portent sur le
goulot le disque bleu « Vichy-Etat ».

Lorsque pour une raison quelconque on ne peut
se procurer ces eaux, il est préférable de se servir
des Comprimés Vichy-Etat à l'aide de sels
extraits des eaux de l'Etat qui permettent de pré-

parer même instantanément une excellente eau
alcaline gazeuse très économique puisque le flacon
de 100 comprimés ne coûte que 2 francs et qu'il
suffit de 12 comprimés pour 1 litre d'eau. Se méfier
des contrefaçons et exiger « Comprimés Vichy
Etat ».

VOYAGES ET EXCURSIONS

CHEMINS DE FER D'ORLÉANS

Publications éditées par les soins de la
Compagnie d'Orléans et mises en vente
dans ses gares.

Le Livret-Guide illustré de la Compagnie d'Or-
léans (Notices, Vues, Tarifs, Horaires) est mis en
vente, au prix de 30 centimes :

1^o A Paris, dans les bureaux de quartier et dans
les gares d'Austerlitz, du Pont-Saint-Michel, d'Or-
say, Luxembourg, Port-Royal et Denfert;
2^o En province, dans les gares et principales
stations.

Les publications ci-après, éditées par les soins
de la Compagnie d'Orléans, sont mises en vente
dans toutes les bibliothèques des gares de son
réseau au prix de 25 centimes : Le Cantal, Le
Berry (au pays de George Sand), De la Loire aux
Pyrénées, La Bretagne, La Touraine.

La France en chemin de fer (itinéraires géogra-
phiques) : 1^o De Paris à Tours; 2^o De Tours à
Nantes; 3^o De Nantes à Landerneau et embranche-
ments; 4^o D'Orléans à Limoges; 5^o De Limoges à
Clermont-Ferrand, avec embranchement de La-
queuille à La Bourboule et au Mont-Dore; 6^o D
Saint-Denis-près-Martel à Arvant, ligne du Cantal.
Premières livraisons d'une collection qui sera
continuée.

VOYAGES en

ÉGYPTE ET AU SOUDAN

Les splendides et modernes steamers de
MM. TH. COOK et FILS, partiront réguliè-
rement du Caire pour Luxor, Assouan et la seconde
cataracte pendant la Saison de Novembre à Mars.
Ils fournissent l'occasion de visiter tous les
temples, monuments et points intéressants dans
la Haute-Egypte.

Départs fréquents. — Prix modérés.

Voyages combinés à prix spéciaux par les che-
mins de fer Égyptiens et Soudanais et par les
steamers de la M^{re} COOK pour toutes les villes de
la Haute-Egypte et pour Khartoum.

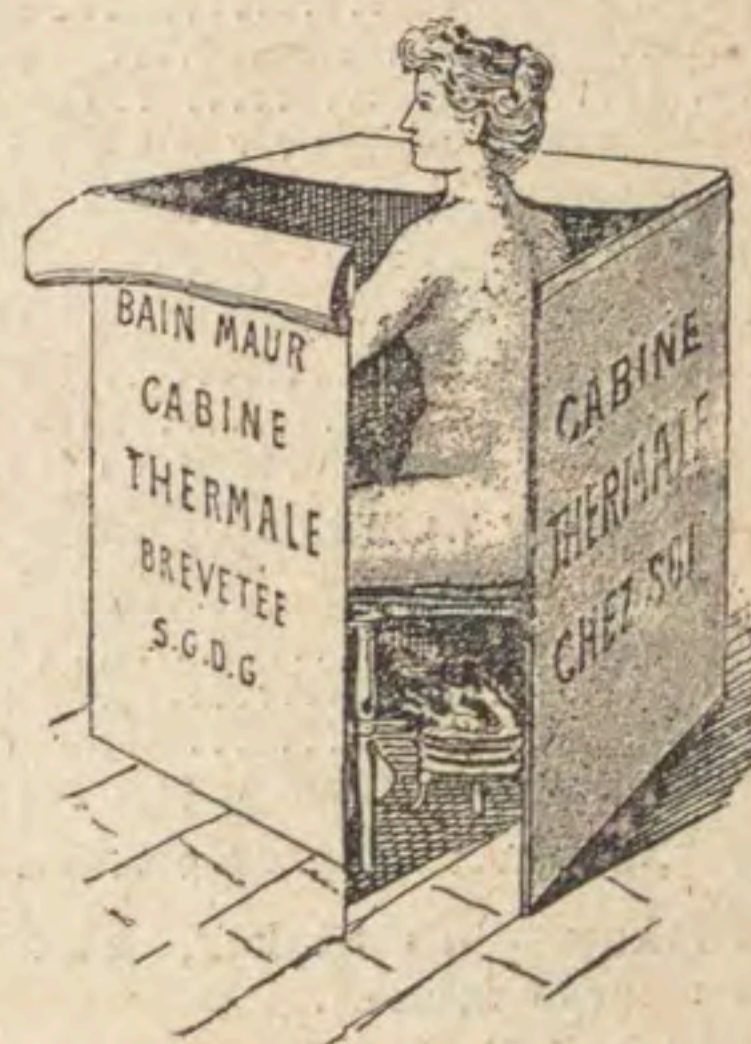
Steamers et Dahabieh en acier, nouvellement et
luxueusement aménagés, pour excursions privées.

Pour renseignements détaillés et pour brochure
spéciale avec cartes et plans, s'adresser à MM

TH. COOK & FILS, 1 pl. de l'Opéra, PARIS

BAIN-TURC CHEZ SOI

SANTÉ • SOUPLESSE



VIGUEUR • BEAUTÉ

CABINE PLIANTE

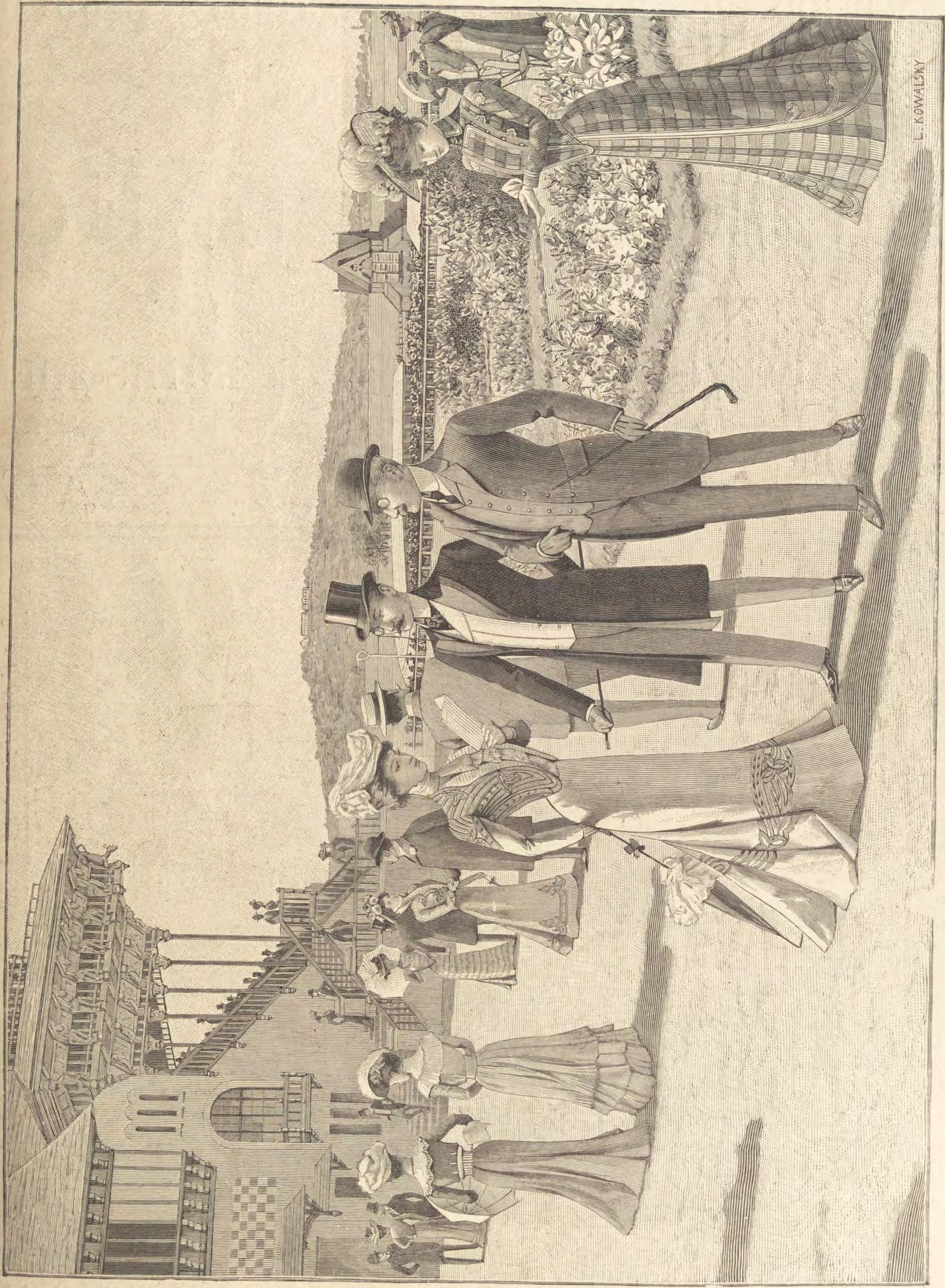
G uérison, par la sudation, du Rhumatisme,
Goutte, Obésité, Maladies de peau, Influenza,
Fièvre, etc.

Concessionnaire, QUAGHEBEUR, pharmacien de 1^{re} classe

PETITE-SYNTHÉ-LEZ-DUNKERQUE

Prix : 45 francs (Port et emballage en plus).

LE PREMIER DES CHOCOLATS AU LAIT
GALA PETER
TOUTE AUTRE MARQUE EST UNE IMITATION
D. PETER INVENTEUR, VEVEY (SUISSE)



L. KOWALSKY

LE PESAGE AU CHAMP DE COURSES DE SAINT-CLOUD

Paris ne vit plus chez soi : mettant à profit les dernières belles journées de la saison, Paris est au Bois, aux courses, en villégiature dans les campagnes suburbaines. Et quelle joie pour nos élégantes d'arborer dans ces réunions mondaines l'exquis costume tailleur d'automne à 95 francs, et pour nos Parisiens raffinés le coquet et confortable complet sur mesure à 69 fr. 50 dont l'exposition a lieu chez High-Life Tailor, 112, rue Richelieu, et aux Succursales qu'il vient d'ouvrir, 12, rue Auber !

Au Meeting de Nice

Au Meeting de Deauville

LES VOITURES A VAPEUR

Gardner-Serpollet

REMPORTENT

REMPORTENT

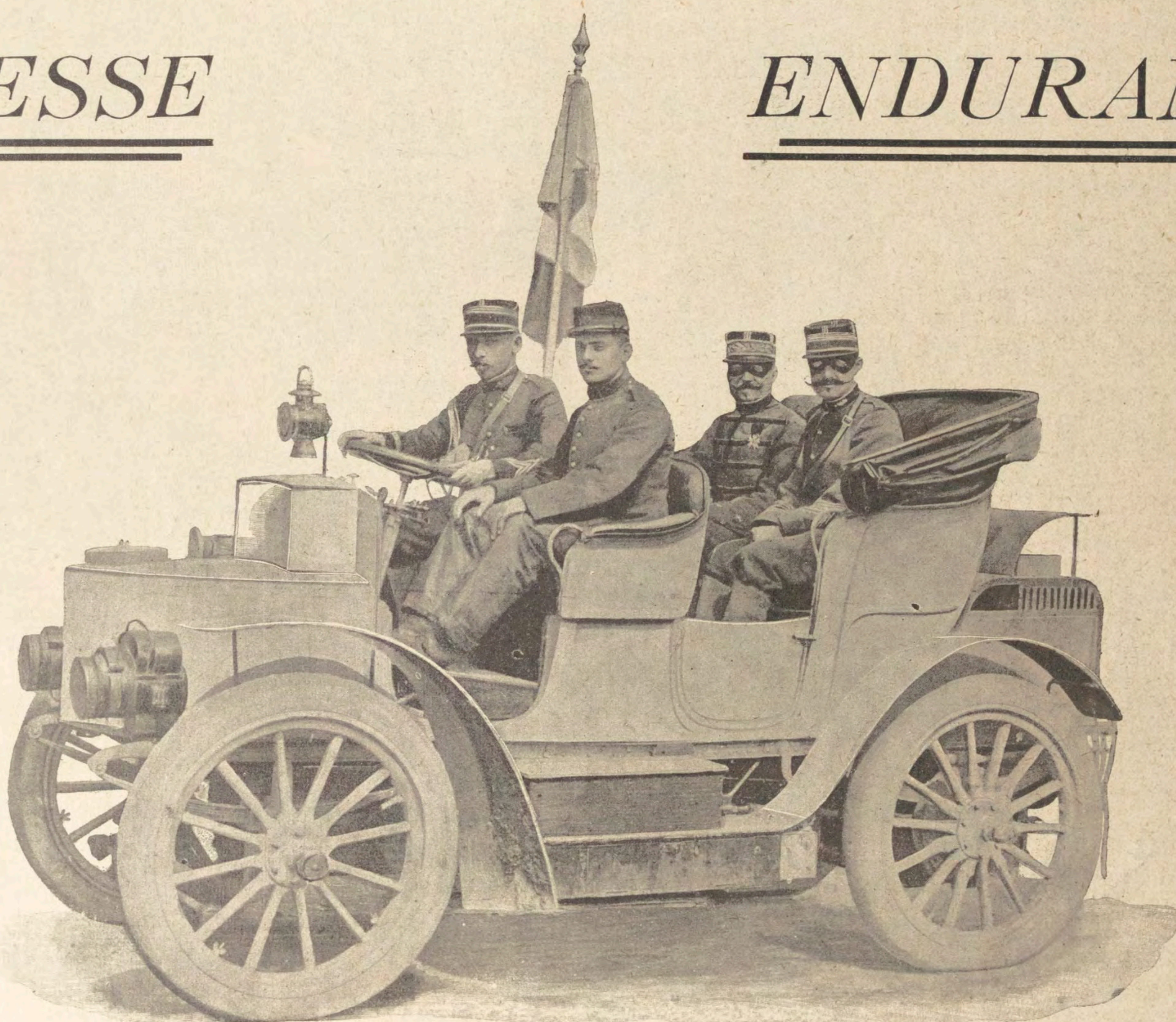
La Coupe de "l'AUTO-VÉLO"

La Coupe de ROTHSCCHILD

VITESSE

ENDURANCE

Pas d'odeur, pas de bruit, pas de trépidations!



Pas d'odeur, pas de bruit, pas de trépidations!

LA VOITURE A VAPEUR GARDNER-SERPOLLET AUX GRANDES MANŒUVRES

Capitaine GENTY
Chargé des services automobiles.

Général BRUGÈRE
Généralissime.

Aux Grandes Manœuvres de l'Est le Généralissime Brugère choisit la Voiture à Vapeur GARDNER-SERPOLLET

Usines et Bureaux : 9 et 11, rue Stendhal